

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

LE COMMERCE

DE

L'Afrique Occidentale Française

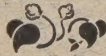
THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Es-Sciences Politiques et Economiques)

Présentée et soutenue le 19 décembre 1921, à 2 heures

PAR

M. A. BOUCHET



VILLEFRANCHE

IMPRIMERIE DU RÉVEIL DU BEAUJOLAIS

9 et 9 bis, rue Pierre-Morin

—
1921

LE COMMERCE
DE
L'Afrique Occidentale Française

FACULTÉ DE DROIT DE LYON

(Année scolaire 1921-1922)

PROFESSEURS HONORAIRES

MM.

APPLETON Charles.
GARRAUD René.
BOUVIER-BANGILLON.

PROFESSEURS

MM.

JOSSERAND, Doyen de la Faculté de Droit, Professeur de Droit civil Français.
HUVELIN, Professeur de Droit Romain.
PIC (Paul), Professeur de Droit international public.
APPLETON (Jean), Professeur de Droit Administratif.
LAMBERT, Professeur d'Histoire du Droit Français.
BOUVIER, Professeur de Science financière et de Législation française des finances.
LAMEIRE, Professeur d'Histoire du Droit Public et de Droit Administratif.
LÉVY, Professeur de Droit civil.
GONNARD, Professeur d'Economie Politique.
PICARD, Professeur de Droit civil.
ANTONELLI, Professeur d'Histoire des doctrines économiques.
PERROUD, Professeur de Procédure civile.
COHENDY (Georges), Professeur de Droit commercial, général.
GARRAUD (Pierre), Professeur de Droit Criminel.

CHARGÉ DE COURS

M. ROGER, Chargé du cours de Droit complémentaire.

DIRECTEURS DE CONFÉRENCE AGREES PAR LA FACULTE

MM.

GALLAND, Docteur en Droit.
DE SAINT-CHARLES.
AULAGNON.

SECRETAIRE

M. BECQ.

JURY

M. ANTONELLI, Président.
MM. BOUVIER, PIC, Professeurs.

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE LYON — FACULTÉ DE DROIT

LE COMMERCE

DE

L'Afrique Occidentale Française

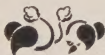
THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Es-Sciences Politiques et Economiques)

Présentée et soutenue le 19 décembre 1921, à 2 heures

PAR

M. A. BOUCHET



VILLEFRANCHE
IMPRIMERIE DU RÉVEIL DU BEAUJOLAIS
9 et 9 bis, rue Pierre-Morin

1921



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

DE L'UTILITE ET DE L'IMPORTANCE DU COMMERCE EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Paragraphe 1. — De l'utilité du commerce local

L'utilité du commerce local en Afrique Occidentale Française, est incontestable. A son développement, est liée, la mise en valeur de notre colonie. Dévastée par les guerres des Samory, des El-Hadj-Omar, des Mahmoud-Lahmine, razzinée par les marchands d'esclaves, l'A. O. F. ne compte pour une étendue de 2.140.000 kilomètres carrés, qu'une population d'ailleurs très inégalement répartie que l'on peut estimer au plus à 12 millions d'habitants. Ces populations de valeur sociale très différente sont presque entièrement composées de Noirs. On a dit, de ces derniers, avec juste raison, que ce sont de grands enfants. Ils sont insoucians ; leur seule pensée est de se livrer à des cultures riches,

se vendant bien. Pour leur propre entretien ils se contentent de mettre en culture, aux abords de leurs villages, quelques champs de mil, de sorgho ($\frac{1}{3}$ d'hectare par tête environ). Vienne une sécheresse, où qu'un parasite quelconque s'attaque aux plantations, la famine s'abat sur toute une région. Les Noirs sont très prolifiques. Si nous voulons arriver à tirer de l'Afrique Occidentale, les matières premières, qui nous sont nécessaires, il faut non seulement protéger ses habitants contre les maladies, mais il faut aussi et surtout, les nourrir. En favorisant les échanges entre villages et même entre contrées, en les rendant et plus faciles et plus sûrs, il est certain que nous favoriserons la croissance de la population.

Pour certaines matières, l'Afrique Occidentale Française, doit payer chaque année, un lourd tribut à l'étranger. En 1919, il a été importé pour l'ensemble de nos colonies, 1.627.000 francs de sel, dont la majeure partie venait de Roumanie (19.950 tonnes). Or les mines de Taoudeni, de Tichit, les sebkas de Mauritanie, renferment du sel, en quantité illimitée. Développer le commerce des caravanes entre ses régions et le centre de l'A. O. F., c'est à la fois se libérer de la tutelle économique étrangère et enrichir les traitants.

Cet enrichissement, outre qu'il facilitera l'achat de produits Européens, assurera de plus, notre domination. Les Noirs, ne voudront pas, en effet, troubler une tranquillité, qui favorisant le négoce, leur permet de s'enrichir. L'expérience universelle a démontré que la richesse est le plus efficace véhicule de la civilisation.

Nous voulons civiliser les Indigènes, enrichissons-les. Le reste leur viendra par sucroît. Dans l'intérêt des peuples, qu'il est de notre devoir de guider, créons parmi eux de la richesse. Cela ne dispense pas, au contraire, de les guider, de les instruire, de les former aux procédés et aux méthodes de la science. Sur la route qui mène à ces résultats désirables, la richesse est la première étape, l'étape nécessaire. (1)

Par le commerce, les populations se connaîtront davantage. Celles qui sont restées encore farouchement hostiles, amenées en contact avec d'autres ayant déjà subi notre empreinte, pourront comprendre et apprécier les avantages que nous leurs apportons.

Paragraphe 2. — De l'utilité du commerce extérieur

« La guerre a posé brutalement, dans le monde entier, le problème des matières premières. A l'avenir, un pays ne pourra croître et prospérer librement qu'autant qu'il aura soustrait son commerce et ses industries à une tutelle étrangère » (2). Les colonies ne sont pas de simples attractions d'expositions universelles, mais des contrées qui sont pour nous, une source de productions multiples.

(1) Congrès d'Agriculture Coloniale, 21-25 mai 1918, Tome IV. — L'Agriculture indigène dans les Colonies Françaises, par M. Odet Denys, rapporteur de la section de l'Agriculture Indigène.

(2) Matières premières africaines, par V. Henry. Tome I^{er}, page 1.

Cette indépendance économique, la France peut parfaitement l'acquérir. Possédant un empire colonial, dispersé sur toutes les parties du monde, elle peut demander à chacune de ses colonies de lui fournir certaines matières premières dont elle a besoin.

Dans cette nouvelle politique économique, basée sur le principe de la « spécialisation », l'Afrique Occidentale Française est appelée à jouer un rôle considérable. Si l'Afrique du Nord, par exemple, est destinée à nous fournir la majeure partie, sinon la totalité des céréales, dont la Métropole a besoin ; par l'industrialisation et l'amélioration des cultures, l'A. O. F. est à même d'assurer le monopole pour l'importation en France, des arachides, des palmistes, des conserves de poisson et de viande. La culture du coton, dans la vallée du Niger et dans le Haut-Dahomey, l'exploitation du cacao en Côte-d'Ivoire, doivent nous permettre de cesser des achats onéreux, à l'étranger. L'A. O. F. peut contribuer enfin, à fournir de concert avec d'autres de nos colonies, certaines matières premières indispensables à notre existence : cuirs, viandes, laines, or, etc...

L'avantage est ici double, car, non seulement nous nous libérons d'une tutelle économique, gênante en temps de paix, parce que trop souvent soumise à la spéculation, dangereuse en temps de guerre mais aussi, nous améliorons notre situation financière. Le vieux principe de l'Ecole Mercantiliste restera éternellement vrai. La richesse d'un pays est en grande partie basée sur la plus-value des exportations. Les différents autres éléments qui, à côté de la balance du

commerce, contribuent à former la balance des comptes, ou bien n'ont guère existé en France, ou bien ont formidablement diminué par suite de la guerre. Notre flotte marchande n'est pas même suffisante pour nos besoins : les créances que nous possédons à l'étranger sont peu nombreuses aujourd'hui. Un des plus sûrs moyens donc de permettre à la France, de reprendre et de dépasser le rang qu'elle occupait avant la guerre, consiste à lui assurer son indépendance économique. Un exemple entre milles : En 1913, la France achetait à l'étranger 2 millions 198.000 tonnes de bois, d'une valeur de 236.000.000 millions de francs. A l'heure actuelle nos besoins n'ont fait que s'accroître. Il nous faut reconstruire les régions dévastées, reboiser les mines, changer le matériel des chemins de fer. Au lieu de procéder à des achats dans les Pays Scandinaves, en Amérique où nous sommes handicapés par la différence du change, ne serait-il pas plus préférable pour nous de faire venir ces bois de nos colonies ?

Notre domaine colonial n'est pas appelé seulement à nous procurer des matières premières. Pareil point de vue est trop exclusif. Jamais plus magnifique débouché n'a été offert à notre activité. Ces immenses territoires permettront de faire travailler des capitaux et des initiatives qui, resteraient sans utilisation dans la Métropole. Les populations de ces contrées sont destinées à consommer le trop-plein des produits de France. Cette utilité toute spéciale de nos colonies a son importance, surtout en temps de crise. Pendant la guerre de nombreuses industries métallurgiques ont été créées,

soit dans la région de Caen, soit dans les vallées des Alpes. Les usines qui avaient été détruites dans le Nord ne vont pas tarder à être remises en exploitation. Si l'on tient compte également des usines de Lorraine on peut s'apercevoir facilement que ni l'outillage, ni les matières premières (minerai de fer du bassin de Briey), ne nous manquent.

Par contre, les pays neutres, et même certains des pays belligérants, ont profité de la guerre pour s'emparer de la plupart des marchés mondiaux. La lutte sera dure ; nous aurons à combattre des rivaux déjà maîtres de la situation, formidablement outillés et protégés par un change favorable. Pour parer à cette crise, nos industriels doivent se convaincre de la nécessité, qui existe pour eux, de devenir les maîtres de nos marchés coloniaux. Et même, est-il aussi téméraire que cela d'envisager la possibilité pour notre pays de fournir, à lui seul, les importations de houille, en A. O. F., importations qui, pour le Sénégal seulement, se sont montées, en 1918, à 348.460.766 tonnes, d'une valeur de 46.316.383 francs (44 millions de tonnes étant fournies par l'étranger) ? Nos mines du Nord vont bientôt être réexploitées. Avec l'appoint du bassin de la Sarre, ne pouvons-nous pas concurrencer le charbon anglais ? Je me suis contenté de citer les principaux produits d'importation ; si l'on ajoute les produits alimentaires, les automobiles, tout le matériel nécessaire à la construction des chemins de fer, à l'outillage des ports, on peut juger du magnifique champ d'expansion, que l'industrie Française peut s'assurer par un léger effort.

**Paragraphe 3. — Des avantages que présente l'Afrique
Occidentale Française sur l'ensemble de nos autres
colonies.**

Mais, me dira-t-on, les avantages que vous venez d'énumérer peuvent s'appliquer à n'importe laquelle de nos colonies, à Madagascar aussi bien qu'à la Nouvelle-Calédonie, où à l'Afrique du Nord. En réalité, après un examen attentif de la question, on s'aperçoit que l'A. O. F. présente, sur nos autres colonies, un certain nombre de supériorités inappréciables. Supériorité géographique, tout d'abord, et l'une des plus importantes est son voisinage de la France. L'A. O. F., n'est qu'à 4 jours de Bordeaux et de Marseille. La côte, assez inhospitalière par suite de la barre, offre néanmoins de bons ports : Conakry, Cotonou, Grand-Bassam. Depuis la guerre surtout, Dakar est devenu une escale très fréquentée par les navires allant en Amérique du Sud. Il ne tient qu'à nous de lui conserver cette supériorité. Le climat de l'A. O. F., comme celui de toutes les régions situées dans une zone tropicale, se caractérise par l'alternance des saisons sèches et des saisons humides. Les pluies très rares au Nord, deviennent de plus en plus abondantes à mesure que l'on s'avance vers le Sud. Sans être une colonie de peuplement, l'A. O. F. n'offre pas, cependant, des obstacles absolus à la vie des Européens. Grâce à des travaux d'assainissement considérables, les villes et leurs abords sont habitables. Les collines du Fouta-Djallon offrent, d'ail-

leurs, aux Européens, la possibilité de se soustraire à l'influence déprimante à la longue du climat.

A l'encontre du Maroc ou de l'Afrique du Nord, le système orographique de l'A. O. F. ne présente nulle part de véritables barrières, interdisant les communications. Le massif du Fouta-Djallon, le plateau de Bandiagara, la chaîne de l'Atacora, ne sont que des plateaux d'une faible altitude (de 150 à 450 mètres au maximum), dont le seul rôle consiste à séparer les bassins fluviaux .

Au point de vue hydrographique, l'A. O. F. est tout particulièrement privilégiée ; qu'il s'agisse de la navigation ou de l'irrigation. D'août à septembre, les navires, calant 5 mètres, peuvent remonter le Sénégal jusqu'à Kayes. Le Niger, est navigable de Kouroussa à Bamako, de Koulikoro à Anssongo, sur une longueur de 1.400 kilomètres. Ces deux fleuves offrent la possibilité de créer de vastes zones de cultures irriguées, soit dans le bassin lacustre de Guiers, pour le Sénégal, soit dans la vallée même du Niger.

En Afrique Occidentale Française, nous nous sommes trouvés en présence d'une population en majeure partie composée de noirs. Avec ces derniers, la politique à suivre est assez aisée. Nous ne nous heurtons pas, en effet, à des races ayant derrière elles un passé et une civilisation. Elles ne sont pas impénétrables, en ce sens qu'elles n'ont pas d'armature, et que le blanc a sur elles un véritable prestige. Des événements récents ont montré combien des méthodes calquées pourtant sur les nôtres, ont eû peu d'influence sur l'état d'esprit des

populations. Des indigènes qui, pendant plus de cent ans, étaient restés soumis, se sont révoltés à l'appel de leurs chefs et ont fait éprouver à des Européens une humiliante défaite. Même en Algérie et en Tunisie, où cependant notre action s'est exercée depuis bientôt un siècle, sommes-nous si sûrs que cela d'avoir rallié à nous la majorité de la population ? Evidemment, on m'objectera que nombre de ces indigènes sont venus se faire tuer en France pendant la guerre, et de là on tire, sans autres réflexions, la preuve qu'ils nous aiment. Sans doute, mais en réfléchissant légèrement, on s'aperçoit vite que les conséquences d'un pareil fait n'ont pas été toutes des plus heureuses. Ces soldats, pour la plupart sans aucune culture, se sont trouvés pendant quatre ans en contact continu avec ce que notre civilisation n'offre pas de plus remarquable. Ils sont retournés dans leur pays avec un état d'esprit complètement changé. Les résultats n'ont pas tardé à se faire sentir. Il a fallu sous un prétexte plus ou moins véritable, casser les élections du Conseil Municipal d'Alger, où la population avait envoyé des représentants qui nous étaient nettement hostiles. L'état de siège n'a été levé que récemment en Tunisie. Notre politique en Afrique du Nord, n'a donc pas donné tous les résultats que nous pouvions en attendre.

Il n'est rien de tout cela, en Afrique Occidentale Française. Les Empires noirs de Samory, d'El-Hadj Omar, étaient fondés sur la terreur, sur la violence ; sitôt ces grands chefs vaincus, les populations sont retournées à leur indépendance primitive. Non pas

qu'elles soient venues à nous par unique sympathie. La vérité est que les indigènes jouissent de nos procédés, mais ils n'en continuent pas moins de nous considérer comme des intrus. La seule politique coloniale consiste donc à assurer très solidement notre main-mise sur le pays, à faire sentir aux noirs combien nous sommes forts, puis à essayer de nous les attacher par les intérêts et les richesses (1).

On a redouté, à certains moments donnés, l'influence de la religion Musulmane, dans laquelle plusieurs voyaient un péril ; il semble bien prouvé, que si les noirs sont musulmans, c'est par suite de la grande simplicité de cette religion et des facilités qu'elle leur accorde, au point de vue de la polygamie. « La Foi Islamique est un vaste filet à mailles très lâches, jeté sur les habitudes ancestrales des indigènes ».

Sans donc les tenir dans une sujétion voisine de la servitude, nous devons surtout éduquer les noirs, nous les attacher pas tant par le point de vue moral que la plupart sont incapables de comprendre, que par le point de vue matériel. Favoriser le développement du commerce, assurer en même temps le respect de la liberté et la sauvegarde de l'indigène, voilà quel doit être le but de notre politique.

Les noirs, a-t-on dit, sont paresseux. Ce reproche est fondé. Ce n'est pas en faisant appel à la raison de

(1) La pacification de la Côte-d'Ivoire. Méthodes et résultats, par G. Angoulvant, Paris. Librairie Larose, 1916.

l'indigène que l'on peut espérer combattre ce vice ; il faut placer, à sa portée, les éléments d'une vie plus large et plus stable, l'accoutumer à l'idée qu'une grande somme, où qu'une meilleure qualité de travail, lui procurera en grande abondance les satisfactions qui le touchent. Il faut payer aux noirs leur travail, ne jamais discuter sur les salaires convenus, sinon ils ne reviennent plus. Des prix d'achat raisonnables les incitent également à s'adonner aux diverses cultures. La contrainte de notre administration reste cependant nécessaire, surtout quand il s'agit d'introduire des cultures nouvelles. Ne peut-on pas admettre « que jusqu'au moment où les changes soient revenus au pair, nous avons le droit de demander à nos indigènes, pour les œuvres de paix, un concours équivalent à celui que nous leur avons demandé pendant la guerre. C'est un cruel sacrifice à faire temporairement aux principes qui, jusqu'ici, ont guidé notre politique coloniale, les indigènes s'y soumettront, comme ils se sont soumis au recrutement, plus volontiers, puisque cette prestation ne les oblige pas à traverser la mer, et que les contrats pourront être de courte durée : 3, 4 à 6 mois. L'administration aurait d'ailleurs le devoir de veiller à ce que les travailleurs, recrutés avec son aide, soient bien traités, nourris et payés » (1).

(1) Extrait d'une lettre de M. Augoultant, gouverneur de la Côte-d'Ivoire.

**Paragraphe 4. — Le développement futur de
l'Afrique Occidentale Française**

Nous devons nous attacher à développer cette politique commerciale en A. O. F., car elle semble être, sinon le stade définitif, du moins un stade de longue durée dans le développement futur de cette colonie.

Pendant longtemps on a discuté sur le point de savoir si les produits coloniaux devaient être transformés en France ou dans leurs pays d'origine. La question est aujourd'hui résolue pour l'A. O. F. Il semble bien improbable que de longtemps cette colonie ne devienne industrielle. Nous n'y trouvons pas de véritables industries. On devrait donc les créer de toutes pièces, vaincre les milles difficultés d'installation, lutter contre la concurrence des industries européennes mieux outillées. Le coût de revient serait formidable, le charbon revenant très cher, les chutes d'eau étant difficilement aménageables. Encore, pourrait-on arriver à résoudre ces dernières difficultés, mais l'obstacle capital est la rareté de la main-d'œuvre, et surtout son peu de valeur intellectuelle. Attirer les Noirs vers les usines ce serait les arracher à la terre et par là arrêter le développement agricole de notre colonie. D'ailleurs, en admettant que la main-d'œuvre soit suffisante nous ne pourrions l'utiliser qu'après une très longue éducation. La main-d'œuvre locale est trop instable. Les Noirs ne voient dans le travail qu'un moyen d'acquérir le superflu. Ce danger est grave, surtout

quand il s'agit d'opérations industrielles perfectionnées. Distracts, les noirs oublient vite. Ils sont un peu voleurs. Jusqu'ici l'on n'a pû les employer que comme chauffeurs de locomotives, maçons ou charpentiers. Encore faut-il les payer très cher, de 2 à 7 francs par jour. La main-d'œuvre européenne serait trop coûteuse. Quant aux ouvriers asiatiques, les tentatives faites pour les acclimater en A. O. F. ont toutes échoué (1).

Ce n'est pas à dire cependant, qu'il ne doive pas exister d'industrie en Afrique Occidentale. Soutenir pareille prétention serait tomber dans l'excès contraire. Dégrossir les matières premières, de manière à n'expédier en Europe que les parties strictement utiles, voilà quel doit être le but de l'industrie en A. O. F. Ce but est d'ailleurs en partie réalisé pour certains produits. De plus en plus on ne tend à expédier les arachides que décortiquées ; l'économie ainsi réalisée sur le fret est de 53 %. Autre avantage : les prix d'achat peuvent être augmentés dans une sérieuse proportion (25 francs de plus par 100 k.), et par voie de conséquence, les indigènes n'hésiteront pas à mettre en culture des terres nouvelles. La proximité des ports européens assure de plus aux arachides décortiquées de l'A. O. F. une fraîcheur bien supérieure à celles provenant des Indes (2). Le

(1) La Côte-d'Ivoire. Le pays. Les habitants, par G. Joseph. Paris. Librairie Larose, 1917.

(2) G. François. Les productions de l'Afrique Occidentale Française. Melun, imprimerie Administrative, 1918. Matières grasses, arachides.

décortiquage des arachides doit être réalisé soit dans des usines installées au port d'embarquement, soit par des appareils semi-industriels dans les usines à production, soit par de petits appareils dans les villages de culture, soit même par le travail des cultivateurs. A notre connaissance, il n'existe encore en A. O. F. qu'une seule usine traitant industriellement le décortiquage des arachides : l'usine Magnan-Boutal à Conakry, outillée de façon à traiter en ne travaillant que le jour 2.000 tonnes d'arachides. De 1914 à 1919, 40.000 tonnes d'arachides ont été exportées décortiquées. Du 1^{er} janvier au 15 septembre 1920, 218.000 tonnes d'arachides sont sorties du Sénégal, dont 35.000 tonnes décortiquées.

L'indigène ne doit être chargé que de récolter les fruits et d'entretenir les palmarais. L'huile de palme que l'on tire de la partie charnue du fruit peut parfaitement être traitée sur place, soit par le traitement humide, soit par le traitement à sec. Grâce au procédé d'hydrogénation on peut arriver à extraire une huile neutre, dont les débouchés sont illimités. Nous devons donc créer, à proximité des plantations indigènes ou européennes des usines employant quelques ouvriers seulement, utilisant un matériel peu coûteux et peu délicat. Le rendement moyen doit être de 3 à 4 tonnes par jour, tant que les palmarais ne sont pas aménagés (sauf lors de la maturité des fruits) (1). De semblables usines existent

(1) *Matières premières Africaines*, par Y. Henri. Tome I. *Matières grasses, palmiers à huile*.

déjà. La plus importante est située à Drewin, dans le Bas-Sassandra, deux autres se trouvent aux environs de Bingerville ; la dernière enfin, est installée sur la Comoë, non loin de Gd-Bassam. La Société de la Sangha-Oubanghi vient de décider la création en Côte-d'Ivoire d'une exploitation modèle d'huile de palme, avec une huilerie et des laboratoires. Bien que l'on puisse traiter industriellement les amandes de palme, grâce au concassage par le choc ou par compression, il semble bien que cette industrie ne puisse d'un certain temps s'implanter en Casamance, en Côte-d'Ivoire ou au Dahomey. L'on ne peut, en effet, utiliser en A. O. F., un des sous-produits très importants des amandes de palme : les tourteaux. En attendant la possibilité de se servir de ces derniers, dans le pays même (quand le cheptel aura augmenté), il semble préférable d'expédier les amandes de palme en Europe où l'huile et les tourteaux trouvent d'amples débouchés.

L'Afrique Occidentale Française est destinée à devenir un grand pays producteur de coton. Les exportations annuelles de ce textile atteignent déjà un chiffre respectable ; aussi, n'est-il pas étonnant de trouver des usines d'égrenage installées en Côte-d'Ivoire à Bouaké, Dimbroko, Yamassoukro ; au Dahomey, à Cotonou, Savalou ; dans le Haut-Sénégal-Niger à San, Ségou, M'Pésoba, Kayes. L'irrigation de la vallée du Niger, en vue de la culture du coton, amènera certainement la création de plusieurs autres de ces usines.

En 1914, à Lyndiane, près de Kaolack, dans le

Sineh-Saloum, une usine de conserves de viandes avait été installée par la Société Commerciale d'alimentation frigorifique : deux bateaux assuraient les transports en Europe. De décembre 1914 à décembre 1916, l'usine a abattu 55.000 bœufs, dont 38.000 provenant du Sénégal. Elle a expédié en Europe, 24.000 tonnes de viande frigorifiée. La peste bovine qui a causé de très grands ravages ces trois dernières années a un peu arrêté la production ; aussi, en 1919, ne note-t-on que 57.696 kilogs de viande exportés.

En dehors de notre manque de méthode et de ténacité, une des principales causes du peu de prospérité de l'exploitation rationnelle des bois a été et est encore la grande cherté du fret. Nous devons diriger nos efforts, vers la création en Côte-d'Ivoire de scieries qui donneront aux bois exportés une section rectangulaire, les purgeront des déchets ou des parties de trop infime valeur. Il semble bien que nous voulions résolument entrer dans cette voie ; une scierie a été installée à Mossou, elle doit à l'heure actuelle fonctionner. Le même succès attend les Compagnies qui voudront établir des usines à Port-Etienne pour fabriquer des conserves de poisson. L'Administration faisant preuve d'un zèle louable a déjà installé un poste de T. S. F., des appareils à distiller, un dispensaire. La baie offre un asile sûr aux navires. Les poissons de toutes sortes (mulets, soles, langoustes), sont en grande abondance. Il ne manque plus aux industriels français que l'énergie de persévérer dans leurs tentatives, et surtout une bonne entente entre eux.

Ce court exposé laisse suffisamment entrevoir, semble-t-il les possibilités de développement industriel de l'A. O. F. et le sens dans lequel, il doit être dirigé. L'avenir est entre nos mains.

PREMIÈRE PARTIE

Des Eléments du Commerce en Afrique Occidentale Française

CHAPITRE PREMIER

DES ÉLÉMENTS DU COMMERCE LOCAL

Paragraphe 1. — Les céréales. Les légumineuses.

Les tubercules et les racines

Il est très délicat, et pour le moins audacieux, d'affirmer que telle ou telle céréale, constitue un élément du commerce local. Ce qui est vrai une année, peut être erroné l'année suivante. Ainsi, le riz ne figure pas actuellement sur la liste des produits exportés ; une

fois l'aménagement du delta central du Niger terminé, sa production dépassera les besoins de la consommation locale ; on l'exportera alors, sinon en Europe, du moins dans les colonies voisines. Le maïs et les kolas figurent déjà parmi les produits d'exportation ; les bananes ne tarderont pas à faire de même.

Cette distinction entre les éléments du commerce local et éléments du commerce extérieur n'a donc rien de fixe. Tel produit se trouve aujourd'hui dans la première catégorie qui, demain, figurera dans la seconde.

Le mil est la plante vivrière par excellence du pays. On en distingue deux sortes : le gros et le petit mil, se subdivisant eux-mêmes en d'infinies variétés. Le gros mil est cultivé de préférence dans les zones d'inondations périodiques, au moment du retrait des eaux du Niger ou du Sénégal. On le sème dès l'arrivée des premières pluies, pour le récolter à la fin de l'hivernage. Son rendement est environ de 400 fois la semence. Les indigènes l'utilisent pour la fabrication du couscous et de la bière de dolo. On l'emploie aussi pour l'alimentation du bétail. Il donne lieu à un commerce très important des campagnes vers les villes, ainsi qu'à des transactions variées entre agriculteurs et nomades pasteurs. Chaque année, il en est exporté plusieurs centaines de tonnes vers la Haute-Guinée (1).

En Guinée l'on cultive surtout le Fonio, sorte de petit mil dont la production relativement considérable est

(1) Annuaire Colonial, année 1920. Etude sur les cultures vivrières dans toutes les colonies du groupe de l'A. O. F.

presque entièrement consommée sur place. Toutefois, l'Annuaire colonial de 1920, signale une sortie d'environ 200 tonnes de fonio vers le Haut-Sénégal et les colonies voisines.

Le blé est cultivé surtout dans les oasis du Sahara (Asbin, Fachi, Kaouar) et dans la région de Goundam, de Tombouctou. Le grain est dur, riche en gluten et renfermant autant de farine que celui d'Europe. La production actuelle est estimée à 150.200 tonnes. Ce blé sert exclusivement à l'alimentation des indigènes riches ou des européens. Sa culture doit être favorisée ; elle permettra, en effet, de cesser les importations d'Europe ; les farines arrivant très souvent complètement abîmées. De plus, c'est une culture facile, elle se fait après que les récoltes de riz ont été enlevées. La production future pourrait atteindre d'après les calculs les plus récents : 1.500 à 2.000 tonnes.

Le riz est parmi les cultures vivrières, une des plus importantes. Sans pouvoir bien espérer en faire un article d'exportation (par suite de la concurrence des riz Indo-Chinois), nos efforts pour en développer la production seront suffisamment récompensés sur place, car le riz est consommé à la fois par les indigènes et par les européens, aussi les demandes ne cesseront-elles jamais. En 1919, le Sénégal en a importé : 1.065.604 kilogs, d'une valeur de 1.301.333 francs ; le Dahomey : 129.424 kilogs, d'une valeur de 202.829 francs, et cela malgré la production locale. Les besoins sont donc encore très grands. Au Sénégal, le riz pousse à l'état spontané, plutôt qu'il n'est cultivé dans le Oualo et le Sa-

loun. En Casamance, sa culture est l'objet de beaucoup de soins. D'importantes rizières pourraient être établies dans les terrains qui bordent le fleuve Sénégal et dans toute la dépression inondée par le lac de Guiers. Le pays d'élection de la culture du riz n'en reste pas moins le bassin lacustre, formé par le Niger, entre le 14° et 16° degrés de latitude. Les terrains alluvionnaires offrent à cette céréale une couche de limon très propice. Cette contrée a exporté en 1917, 1.815 tonnes de cette céréale et près de 4.000 tonnes en 1918. Deux rizeries fonctionnent à Mopti. Le riz fait l'objet d'un commerce local très important. Apporté par les indigènes dans les grands centres urbains : Tombouctou, Saféré il est exporté de là dans toutes nos colonies, toutefois les îles du Niger, d'Anssongo à Niamey, fournissent plus volontiers le Dahomey (1) (2).

Le maïs, dont la culture ne demande que peu de soins, se rencontre cependant assez rarement, sauf au Dahomey. Cette rareté tient à plusieurs causes ; tout d'abord son grain est corné, dur, et rend le pilage malaisé, de plus il exige un sol de très bonne qualité. Aussi son développement n'est pas destiné à un grand avenir. Au Dahomey, le maïs se rencontre en abondance dans les cercles du bas-pays, où le régime des pluies permet deux récoltes. Il en est exporté, chaque année, d'assez

(1) Annuaire Colonial. Etudes précitées.

(2) G. Français. Les productions de l'Afrique Occidentale Française, III. Céréales légumineuses, Tubercules.

F. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger. 1^{re} série. Productions agricoles. Chapitre premier, Plantes vivrières.

grandes quantités (1910 : 3.055 tonnes ; 1913 : 12.256 tonnes ; 1915 : 5.385 tonnes ; 1916 : 4.600 tonnes), presque toutes dirigées vers l'Allemagne.

Les patates, les ignames, le voundzou, le dougou-foulo, que les indigènes cultivent en quantités plus ou moins grandes, suivant les régions, sont consommées sur place. Le manioc préfère les régions forestières de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey. Il se contente d'un sol ingrat. Les tubercules renferment une farine que les noirs consomment sous forme de bouillie ou de genre tapioca.

Les bananes (bananes sucrées de Guinée, ou bananes cochons de la Côte-d'Ivoire), n'ont servi, jusqu'ici, qu'à l'alimentation de la population. Sans nul doute, lorsque nous serons outillés en vue de l'exportation, la culture de ce produit prendra une importance considérable. En 1915, la Guinée a exporté 19 tonnes de bananes vers les colonies voisines.

Paragraphe 2. — Des produits industriels

Nous ne trouvons, en A. O. F., que peu de produits industriels faisant l'objet d'un commerce actif entre indigènes. L'huile tirée des palmistes, le beurre de karité, le lait, sont consommés sur place. Le tabac fait l'objet d'un certain commerce dans la vallée du Niger, vers Tombouctou et Bamako. Les indigènes consomment beaucoup de ce produit.

Le colatier est surtout abondant dans la zone du lit-

toral, de la Guinée, de la Côte-d'Ivoire et dans le Moyen-Dahomey. L'arbre peut fournir vers la dixième année, environ 10 kilogs de noix par an. La noix de kola est un fruit particulièrement estimé des indigènes, qui la consomment comme stimulant. Les fruits sont transportés par des caravannes à des distances considérables dans tout le Soudan et même au Sahara. Par les frontières terrestres des colonies de la Guinée et de la Côte-d'Ivoire, des quantités importantes partent vers le Nord. On estime à plus de cinq cent tonnes les quantités qui sont exportées annuellement de cette dernière colonie. L'A. O. F., commence à exporter des colas par ses frontières maritimes. Mais ici, il est malaisé de discerner la part qui revient aux colonies voisines où aux pays européens. En 1910, L'A. O. F. exportait 137 tonnes de colas, en 1914, 149 tonnes, en 1916 : 102 tonnes. En 1919, la Guinée exportait 130.097 kilogs de colas, d'une valeur de 471.291 francs, la Côte-d'Ivoire : 19.254 kilogs d'une valeur de 53.693 francs. Les efforts de l'administration doivent tendre à augmenter le nombre des plantations et surtout à veiller sur la sélection des plants (les colatiers de Guinée, sont les meilleurs) (1) .

L'A. O. F. est très riche en sel. La production est toujours sûre de trouver des débouchés dans le pays même. Le principal centre de production est Taoudeni :

(1) G. François, déjà cité, Ch. IV. Produits de la forêt et de la Brousse Arborescente.

Années	Nombre de barres importées	Prix de la barre à Tombouctou
1910	95.359	10 fr.
1911	73.159	18 33
1912	12.368	19 70
1913	64.065	19 80

(le poids moyen de la barre est de 30 kilos environ).

Les Sebkas d'Idja, les salines de Saye et du Djemma-Gandol, ne fournissent annuellement qu'une moyenne de 1.000 tonnes environ.

Des caravannes de chameaux amènent le sel de Taoudéni à Tombouctou, d'où il est transporté ensuite dans toute l'A. O. F. (1).

Il existe trois principaux centres pour le commerce des poissons séchés et fumés, la Mauritanie avec Port-Etienne, la vallée du Niger, les lagunes de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey. En Mauritanie, ce commerce est entre les mains des blancs. Le poisson séché ou fumé est exporté vers le Sénégal. Pareil trafic ne pourra se développer que si les pêcheurs français ou espagnols ont soin de se conformer aux goûts des noirs, qui préfèrent le poisson salé.

(2) Le commerce du poisson, dans la vallée du Niger, est exclusivement entre les mains des indigènes. Il est

(1) Gouverneur Général de l'Afrique Occidentale Française. Rapport d'ensemble annuel, 1913. Le Haut-Sénégal-Niger.

(2) G. Meniaud. Le Haut-Sénégal-Niger, 1^{re} série, Paris, Librairie Larose, 1912.

pratiqué par les tribus Somonos et Bozos entre autres. Le fleuve, ainsi que ses dérivations, sont partagés en secteurs, dirigés par des chefs de pêche. Les poissons sont pris aux filets et mis séchés au soleil ou sur des nattes, puis expédiés par le Niger et le Bani, vers Bara-mandougou, Sofara, Mopti, Saraféré, Tombouctou, Sé-gou et Koulikoro. Il en est exporté jusque dans la Haute-Guinée, par Bamako, Siguiri, Kankan, jusque vers Kayes, par la voie ferrée et jusqu'enfin dans le pays Mossi. Les lagunes aux eaux calmes et poissonneuses de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey sont très favorables à la pêche. Les indigènes se servent, pour la plupart du temps, d'instruments européens : lignes, harpons, etc... Le poisson, une fois séché, est consommé sur place ou bien exporté dans les villages environnants (dans une zone ne dépassant pas 100 kilomètres à l'intérieur), et surtout en Nigéria et en Gold-Coast. Bien que les douanes ne mentionnent qu'une faible partie de ce qui est vendu, Les chiffres suivants témoignent de l'importance de ce commerce. En 1919, la Côte-d'Ivoire a exporté 38.781 kilogs de poisson valant 34.657 fr. ; le Dahomey : 797.886 kilogs valant 1.040.434 fr., et 261.817 kilogs de crevettes fumées, valant 227.931 fr. En 1920, la Côte-d'Ivoire en a exporté 47.846 kilogs, et le Dahomey : 601.433 kilogs. En 1921, le Dahomey a exporté, jusqu'à présent, 783.404 kilogs de poissons séchés (1).

(1) G. François. Notre Colonie du Dahomey. Sa formation. Son développement. Son avenir. Paris, librairie Larose, 1917.

La viande étant consommée sur place, dans les boucheries locales, les indigènes n'exportent que des animaux vivants. Le Haut-Sénégal-Niger exporte du bétail dans les différentes colonies qui l'environnent, ce sont toutefois la Côte-d'Ivoire et la Côte-d'Or anglaise, qui lui offrent les débouchés les plus importants. Chaque année, 10 à 12.000 bœufs sont exportés, en proportions à peu près égales, sur le Sénégal et la Guinée, des cercles du Sahel, de Kayes, Bafoulabé, Kita et Bamako. L'exportation, vers le Sénégal, est très difficile, par suite de la longueur de la route et du manque de puits.

Les bœufs, exportés sur le Gold-Coast, proviennent principalement du Mossi, du Yatenga, du Macina Koumassi, en territoire anglais, est le principal marché du bétail. Fada-N'-Gourma et Say, exportent plutôt sur le Togo et le Dahomey. Voici quelles étaient, dans les trois dernières années, qui ont précédé la guerre, les quantités exportées du Haut-Sénégal-Niger :

1911 : 54.245 têtes.

1912 : 61.552 »

1913 : 76.875 »

Les meilleurs clients du Sénégal sont la colonie anglaise de Sierra-Leone, les îles Canaries et du Cap-Vert ; le commerce intérieur, entre les différents cercles, est aussi très florissant. Le nombre de bœufs, exporté depuis 1910, a été le suivant :

1910 : 384 têtes.

1911 : 1.484 »

1912 : 2.145 »

1912 : 2.145 »

1913 : 2.344 »

En Guinée, les échanges se font surtout entre la Haute et la Basse-Guinée, pour l'alimentation des populations de la zone forestière. D'assez importantes quantités de bétail sont également vendues en Sierra-Leone :

1911 : 8.244 têtes.

1912 : 9.936 »

1913 : 12.396 »

Au Dahomey, la région de l'élevage de Porto-Novo approvisionne, à elle seule, les marchés de Porto-Novo et de Lagos. Tout le reste de la colonie est ravitaillé par les animaux venus du Haut-Dahomey, et qui sont l'objet d'un commerce important. Cotonou est le point général d'arrivée des troupeaux du Nord. Abomey, Savalou, Paouignan, Allada et Zagnanado, sont en général approvisionnées par les troupeaux de passage. En 1910, il était exporté : 243 bœufs ; en 1911 : 298 ; en 1912 : 363, en 1913 : 567 (1) (2).

(1) Rapport d'ensemble annuel sur l'Afrique Occidentale Française. Situation économique du Sénégal, etc.

(2) Congrès d'agriculture Coloniale, déjà cité. Tome IV. Les produits de l'élevage en Afrique Occidentale Française, par M. Pierre.

Au Nord, dans le Sahel et en Mauritanie, nous trouvons le commerce des chameaux. Les régions d'élevage sont surtout : l'Aouker, le Tasiast, le Tiris. Les abords du fleuve Sénégal sont défavorables à ces animaux, par suite des moustiques. Les plus belles bêtes sont celles élevées dans l'Adrar-Sotoff. Les tribus Marabou-tiques se livrent, seules, à cet élevage, qui demande beaucoup de soins. Le commerce des ânes tend à se développer de plus en plus.

On ne peut étudier les éléments du commerce local, sans signaler en terminant un certain nombre d'industries, dont une surtout mérite de retenir l'attention : le tissage des bandes de coton, bandes plus ou moins larges, de trame plus ou moins serrée, et d'une longueur variant entre trois et quatre doigts. Les étoffes brillantes de Kano, obtenues par une préparation spéciale d'indigo, sont recherchées par tous les riches indigènes ; elles sont apportées jusqu'à Tombouctou, Bamako, au Dahomey, au Cameroun même. Les étoffes de laine teintées ou non, agrémentées de dessins, sont fabriquées surtout à Ségou et à Djenné. Elles sont exportées jusque dans le Sud de la Colonie. L'industrie du fer donne lieu à un trafic assez intéressant. Le minerai ferrugineux est abondant, surtout dans le Yatenga, dans la région de Boussanga, d'Ordora et d'Orewendou. Les forgerons descendant du Kouenzé, de Saraféré et de Porou, viennent travailler, pendant la saison sèche, le minerai dans de hauts-fourneaux rudimentaires. Le métal, ainsi obtenu, est, soit vendu sur place,

soit chargé sur des ânes, pour être conduit dans les villages (1).

Dans presque toutes les agglomérations indigènes on rencontre des forgerons, fabriquant par des procédés primitifs des outils agricoles, des fers de lance ou de flèche, des haches, des couteaux. Dans le voisinage des régions aurifères : le Lobi, le Bouré-Sié-iké-Mandingue, les rives de la Falémé, des bijoutiers travaillent l'or, parfois d'une façon assez habile. Ils fabriquent des épingles à chapeaux et différents autres bijoux. La poterie, la sculpture sur bois, sont entre les mains des femmes. Ce sont aussi les femmes qui, en Mauritanie, travaillent les cuirs, les ornements de selle ou de brides.

(1) G. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, déjà cité, 11^e série, titre X. Commerce intérieur.

CHAPITRE DEUXIÈME

DES ÉLÉMENTS DU COMMERCE EXTERIEUR

Paragraphe 1. — Des importations en Afrique Occidentale Française. Leur nature. Leur provenance.

Pendant les dix dernières années avant la guerre, le commerce général de l'A. O. F. a atteint les chiffres suivants :

Années	Importations	Exportations
1904.....	90.913.422	65.038.881
1905.....	96.867.453	56.207.918
1906.....	92.488.526	70.958.394
1907.....	97.010.200	80.430.946
1908.....	108.590.468	84.500.946
1909.....	118.483.448	109.932.020
1910.....	153.905.448	122.629.141
1911.....	150.817.649	116.113.275
1912.....	134.781.982	118.567.231
1913.....	151.574.300	126.143.852

Le tableau qui suit est nécessaire pour avoir une idée exacte de la valeur, de la nature des importations ; pour connaître quels sont les principaux pays importateurs et les marchandises qu'ils importent (chiffres obtenus en calculant la moyenne des trois dernières années : 1911, 1912, 1913) :

	Quantités	Valeurs
Conserves alimentaires .	481.111 k.	594.482 fr.
Farine de froment	4.067.762 »	2.562.963 »
Biscuits de mer	2.165.064 »	1.150.133 »
Riz en grains	16.250.966 »	4.789.046 »
Colas	1.209.282 »	8.574.256 »
Sucres de toutes sortes.	7.352.882 »	4.227.611
Tabacs en feuilles	924.718 »	1.479.869 »
Tabacs fabriqués	35.061 »	291.072 »
Huiles comestibles	1.798.502 »	1.571.358 »
Bois de construction ..	11.276.004 m.c.	995.375 »
Vins	624.825 lit.	1.381.835 »
Bière	320.493 »	313.036 »
Alcools et eaux-de-vie ..	1.994.416 »	1.615.075 »
Liqueurs	46.426 »	124.864 »
Matériaux de construc-		
tion	23.419.849 k.	1.348.427 »
Houille	294.896.785 »	10.118.212 »
Savons autre que la par-		
fumerie	1.038.676 »	613.820 »
Verroterie	33.034 »	121.126 »
Fils de coton	174.437 »	714.979 »
Guinées	6.826.724 »	2.730.789 »

	Quantités	Valeurs
Tissus de coton autres..	3.019.425 »	14.207.042 »
Vêtements confectionnés	232.980 »	1.681.348 »
Armes à feu	2.334 »	64.183 »
Poudre de traite	20.269 »	20.269 »
Ouvrages en fer et en fonte	» »	6.102.858 »

Importations par pays de provenance (moyenne des trois années : 1911, 1912, 1913).

Conserves alimentaires :

France	158.164 kilogs.
Italie	320.554 »
Allemagne	2.393 »

Farine de froment :

France	3.954.802 »
Angleterre	112.960 »

Biscuits de mer :

France	2.157.194 »
Italie	7.078 »
Allemagne	792 »

Riz en grains :

France	13.487.581 »
Pays-Bas	564.143 »
Allemagne	1.077.716 »
Angleterre	1.119.973 »
Italie	1.552 »

Colas :

Sierra-Leone	1.150.822 »
Colonies Françaises	58.460 »

Sucres :

France	7.345.357	»
Allemagne	7.525	»

Tabacs en feuilles :

France	272.119	»
Angleterre	268.279	»
Etats-Unis	383.380	»
Pays-Bas	630	»

Tabacs fabriqués :

France	30.846	»
Allemagne	212	»
Pays-Bas —.....	2.451	»
Angleterre	552	»

Huiles comestibles :

France	519.177	»
Angleterre	1.201.034	»
Italie	2.629	»
Etats-Unis	5.239	»
Allemagne	70.423	»

Bois de construction :

France	52.178	»
Etats-Unis	1.400.662	»
Allemagne	162.693	»
Italie	1.100	»
Suède et Norvège	9.759.371	»

Savons autre que la parfumerie :

France	1.031.427	»
Allemagne	6.849	»
Angleterre	400	»

Houille :

France	6.150.035	»
Etats-Unis	112.318	»
Allemagne	2.299.300	»
Angleterre	199.894.095	»
Belgique	91.441.037	»

Verroterie :

France	13.797	»
Allemagne	19.237	»

Fil de coton :

France	136.093	»
Angleterre	21.169	»
Allemagne	5.155	»
Pays-Bas	3.747	»
Belgique	2.897	»
Italie	4.938	»
Espagne	458	»

Vins :

France	2.443.203	litres
Italie	18.421	»
Angleterre	3.280	»
Allemagne	915	»
Suisse	334	»
Espagne	151.730	»
Antilles	5.142	»

Bière :

France	169.148	»
Angleterre	42.789	»
Allemagne	107.122	»

Pays-Bas	1.426	»
Belgique	8	»
Alcools :		
France	164.470	»
Allemagne	1.385.256	»
Pays-Bas	444.690	»
Matériaux de construction :		
France	23.294.454	kilogs.
Pays-Bas	25.000	»
Belgique	100.000	»
Allemagne	395	»
Tissus de coton :		
France	878.292	»
Angleterre	1.437.866	»
Allemagne	32.840	»
Pays-Bas	625.551	»
Belgique	5.581	»
Suisse	108	»
Autriche	6.667	»
Italie	13.021	»
Gambie	14.926	»
Guinée portugaise	4.573	»
Vêtements confectionnés :		
France	189.272	»
Angleterre	36.974	»
Allemagne	3.468	»
Pays-Bas	1.998	»
Italie	355	»
Belgique	837	»
Espagne	70	»

Métaux :

France	926.329	»
Angleterre	100.644	»
Allemagne	62.438	»

Ouvrages en fer et en fonte :

France	4.996.373	»
Angleterre	929.688	»
Allemagne	30.612	»
Belgique	134.838	»
Italie	10.658	»
Etats-Unis	694	»

L'une des principales causes de la supériorité du commerce étranger a toujours résidé dans la facilité avec laquelle sa production se transforme suivant la règle qu'elle s'est imposée de se modeler constamment aux goûts de la clientèle. La négligence de cette subordination de la production aux nécessités du marché, en maintenant une dangereuse uniformité dans la main-d'œuvre, a causé la plupart des déboires de nos entreprises coloniales. Le bon marché est souvent le seul facteur du succès. La qualité n'impressionne jamais l'indigène. C'est une observation qui ne saurait être trop rappelée, surtout après la guerre. Cher, mais bon, voilà la devise de nos fabricants. La formule allemande est plus vraie : médiocre, mais bon marché. L'achat chez l'indigène correspond à une fantaisie, sans aucun caractère de durée par suite des exigences de la vie coloniale. Trop souvent, plutôt que de lutter contre la concurrence étrangère, nous préférons utiliser l'arme dan-

gereuse des tarifs douaniers. La place importante occupée par la Hollande, pour le commerce des Guinées, était due à la faveur croissante des tissus « Shandora », dont la plus grande partie était dirigée sur Louga, centre très fréquenté par les Maures, principaux acheteurs de cet article. Les Guinées françaises, excellentes au point de vue de la fabrication, étaient trop chères.

Bien que la part de la France dans l'importation des tissus de coton restât faible en comparaison de celle de l'étranger, néanmoins un mieux sensible se faisait jour. Pour la première fois, en 1913, des voyageurs de commerce de Roanne et des Vosges, étaient venus sur place se mettre en rapport direct avec le consommateur ; des essais très satisfaisants avaient été tentés sur des qualités similaires aux espèces anglaises et hollandaises couramment importées : tissus de pagne, calicots, osnabourgs. Quelques différences existaient encore dans le métrage et dans l'apprêt. Toutefois, en ce qui concernait l'osnabourg, l'imitation était parfaite et les stocks avaient été rapidement écoulés. Quant aux indiennes de fabrication française, qui concurrençaient depuis quelques années déjà, les produits similaires anglais, elles devenaient de plus en plus appréciées. L'impulsion était donnée semble-t-il et, il est franchement regrettable que la guerre soit venue interrompre cet essor.

La presque totalité d'un certain nombre d'articles tels que les sucres, les matériaux de construction, les savons, la parfumerie, les vins, la bière étaient importés par la France.

Les conséquences que la guerre entraîna pour l'A. O. F. ont lourdement pesé sur son développement économique. Pendant les années 1914, 1915, 1916 la situation économique de la colonie fût sérieusement compromise. La rareté du fret, l'interdiction d'exporter des produits de France, la crainte pour les bateaux d'être torpillés amenèrent une baisse considérable dans les recettes douanières. Du 1^{er} octobre 1914 au 1^{er} avril 1915 elles se sont élevées à 5.184.242 francs contre 12.942.997 francs en 1913 pour le même laps de temps. Cependant, par un miracle d'énergie l'A. O. F. sortit du gouffre où la guerre l'avait plongée. Elle n'eût même pas à utiliser le crédit de 15 millions de francs que lui avait ouvert la loi du 27 janvier 1916.

En 1916, on entreperçoit déjà en A. O. F. un certain relèvement qui va en s'accroissant de plus en plus en 1917. C'est donc à cette dernière année qu'il convient de s'arrêter un peu plus longuement. Le mouvement du commerce aux importations atteint une somme de 204.440.665 francs, se décomposant comme il suit : France : 47.572.254 francs. Colonies Françaises : 2.497.332 francs. Etrangers : 154.371.079 francs (1).

Je me contente de donner simplement le détail des importations, pour la plus importante des colonies du groupe : le Sénégal.

(1) Bulletin Officiel du Ministère des Colonies. Année 1918.

	Quantités	Valeurs
Conserves alimentaires..	266.002 k.	671.356 fr.
Farine de froment	3.194.195 »	1.783.268 »
Biscuits de mer	460.843 »	471.929 »
Riz en grains	1.781.446 »	1.048.320 »
Colas	913.657 »	3.654.631 »
Sucres	2.003.197 »	2.335.737 »
Tabacs en feuilles	887.305 »	1.774.611 »
Tabacs fabriqués	28.422 »	202.044 »
Huiles comestibles	254.281 »	542.142 »
Bois de construction ..	2.629.059 m.c.	600.717 »
Vins	1.976.448 lit.	2.566.872 »
Biere	360.378 »	421.557 »
Alcools	389.229 »	1.189.828 »
Liqueurs	86.673 »	342.855 »
Matériaux de construc-		
tion	11.385.228 k.	1.024.072 »
Houille	537.290.417 t.	60.319.492 »
Argent brut	1.822.865 k.	218.794 »
Savons	671.827 »	898.711 »
Verroterie	5.530 »	38.575 »
Fils de coton	385.460 »	1.826.234 »
Guinées	12.818.311 m.	11.350.160 »
Tissus de coton autres.	2.657.203 k.	25.390.239 »
Vêtements confectionnés	306.070 »	3.527.912 »
Armes à feu	21 »	4.556 »
Poudre de traite	5.000 »	500 »
Divers		22.782.189 »

L'examen attentif de ces chiffres nous fait apercevoir

les différentes modifications apportées par la guerre, dans le commerce d'importation en Afrique Occidentale Française. La hausse des prix n'a pas eu de répercussion très grande. Si les produits importés ont augmenté de prix, les indigènes ont trouvé par contre, à vendre plus cher leurs produits d'exportation. La balance est donc restée à peu près égale.

Pour certaines matières nécessaires à l'autorité militaire il est absolument impossible de se baser sur les statistiques. Ainsi, les vêtements confectionnés dont l'importation en 1916 avait atteint 587.390 kilogs, d'une valeur de 5.686.922 francs, ne figurent plus en 1917, que pour 306.070 kilogs d'une valeur de 3.527.912 francs. Une grande partie des troupes noires avait été acheminée pendant ce temps en Europe. Il en est de même pour les conserves alimentaires, les farines de froment, les biscuits de mer, les riz et les colas.

La hausse du fret et les difficultés de la navigation arrêterent l'arrivée des bois de Norvège et des alcools de Hollande. L'augmentation sur les quantités importées de houille, tient à l'importance de plus en plus grande, prise par Dakar, comme port d'escale, à la sûreté de sa rade, à la rapidité du transbordement. La nécessité pour la France de consacrer toutes ses ressources à l'entretien de son armée, l'impossibilité pour l'Allemagne et la Belgique de commercer ont permis à des pays belligérants mieux outillés ou à des pays neutres d'augmenter leur commerce d'importation en A. O. F. Le fait est surtout remarquable pour les Etats-Unis. En 1913, cette nation ne figurait pas ou presque pas sur

les statistiques. En 1917 elle importe en A. O. F. : 8 millions de houille, 1.700.000 francs de tabacs, 900.000 francs de pétrole, 700.000 francs de sucre, 500.000 francs de farineux, 430.000 francs de bois, 330.000 francs d'alcools. Les pays de l'Amérique du Sud deviennent nos principaux fournisseurs pour la presque totalité des conserves alimentaires.

L'Angleterre tient toujours la tête pour la houille (52 millions de francs), les fils et tissus (29 millions). La France garde sa suprématie pour les boissons (3 millions 100.000 francs), les ouvrages en métaux (3 millions), les sucres et les tabacs (1.900.000 francs), les matériaux de construction (1 million 1/2), la parfumerie et les chaussures (1 million et demi).

En novembre 1918, l'armistice survint. Les navires n'eurent plus à redouter d'être torpillés. La France pût reprendre sa supériorité de jadis dans l'importation des vins, bières, articles de toilette, verroterie, etc... On connaît à l'heure actuelle, et dans le détail, le montant et la nature des importations pour l'année 1919. Elles s'élèvent à la somme de 198.164.926 francs, se répartissant comme suit :

	Quantités	Valeurs
Conserves alimentaires.	247.916 k.	1.029.024 fr.
Farine de froment	3.766.376 »	4.739.428 »
Biscuits de mer	773.027 »	1.440.417 »
Riz	1.065.604 »	1.301.033 »
Colas	1.795.670 »	8.633.541 »
Sucres	2.599.416 »	4.973.560 »

	Quantités	Valeurs
Tabacs en feuilles	1.656.223 »	7.488.864 »
Huiles comestibles	89.443 »	433.951 »
Tabacs fabriqués	79.858 »	920.173 »
Bois de construction ..	5.586.620 m.c.	1.479.640 »
Vins	2.511.714 lit.	6.541.451 »
Bière	364.340 »	854.612 »
Alcools	580.452 »	2.107.572 »
Liqueurs	97.498 »	707.958 »
Matériaux de construc- tion	7.850.539 k.	1.530.002 »
Houille	336.549.492 t.	42.085.044 »
Argent	61.500 k.	21.050 »
Savons	1.028.648 »	3.676.602 »
Verroterie	16.305 »	1.531.420 »
Fils de coton	87.875 »	1.531.420 »
Guinées et similaires ..	8.129.548 m.	13.535.603 »
Tissus de coton et autres	1.770.403 k.	38.246.363 »
Vêtements confectionnés	152.849 »	2.628.999 »
Armes à feu	156 »	36.286 »
Poudre	1.536 »	6.333 »
Divers		52.138.870 »

En 1920 la valeur des marchandises importées en A. O. F. atteint une somme de 589 millions 051.344 francs ; la part de la France étant de 38 %. Ce pourcentage n'est pas suffisant ; nous devons et pouvons faire mieux. Certaines matières ne devraient pas figurer sur la liste des importations, notre colonie pouvant elle-même se les procurer. L'extension de la culture du blé

et de la culture du riz permettra de ne plus en demander à l'étranger. On ne comprend vraiment pas pour quelle raison l'A. O. F. est encore tributaire de l'étranger pour le bois et pour le sel. *L'Exportateur Français* du 21 juillet 1921 signalait ce fait vraiment stupéfiant : la Direction des Chemins de fer de Thiès à Kayes achète des fournitures de pin et de pitchpin en Suède et en Norvège, alors que la Côte-d'Ivoire possède et la quantité et la qualité de bois requis !... Pareil procédé n'est pas fait pour encourager les industriels et les colons Français.

Les exploitations de sel marin installées près de Saint-Louis ou vers l'estuaire du Saloum, les mines de Taoudéni, de Tichit, pour ne citer que les principaux centres de production doivent amplement suffire à alimenter le marché intérieur. Tout est fonction, ici, de la sécurité du pays et de la facilité des communications.

Un arrêté du Gouverneur Général pris en conformité du décret du 15 mai 1921 prohibe l'importation des alcools de traite en A. O. F. Cette mesure excellente au point de vue hygiène l'est encore davantage au point de vue économique : elle favorisera, en effet, une plus grande importation des vins, bières, etc... dont nous sommes les principaux fournisseurs.

Le plus grand effort à fournir est dans la conquête du marché des tissus, guinées et fils de coton. Les étoffes françaises sont, la plupart du temps, d'excellente qualité, solides et robustes, mais elles ne plaisent pas aux indigènes, soit au point de vue des couleurs,

soit au point de vue des broderies. Les industriels anglais ont sur les nôtres l'avantage de se préoccuper des désirs de leur clientèle ; ils n'hésitent pas à changer leurs procédés de fabrication pour s'adapter aux goûts des noirs. Pourquoi les grandes maisons françaises reprenant les traditions d'avant-guerre n'enverraient-elles pas des voyageurs de commerce visiter l'A. O. F. ou même simplement le Sénégal ? On a calculé, qu'un séjour d'un mois environ, permettrait de visiter cette dernière colonie et ne reviendrait pas à plus de 5 à 6.000 francs. Les bénéfices qui résulteraient de ce voyage compenseraient et au-delà cette dépense. Les Anglais se préparent à étendre leur champ d'action en A. O. F. (article de la « *West Africa* », du 9 avril 1919). Ne signalait-on pas récemment, qu'une loi va être votée en Angleterre, établissant un droit de 33 1/2 %, ad valorem, sur les produits des pays étrangers qui n'ont pas de traités de commerce avec l'Angleterre, ou chez qui le change est défavorable. La Chambre des Communes (séance du 11 août 1921) a rejeté un amendement tendant à ne pas appliquer cette loi aux pays alliés.

Ainsi menacé, le Gouvernement devrait, faisant sienne, une résolution de la Chambre de Commerce de Lille, relever les droits sur les tissus, guinées et fils de coton provenant de l'étranger, ceci afin de favoriser notre industrie manufacturière. Une décision du Conseil des Ministres, en date du 23 avril 1918 a provoqué la dénonciation des accords commerciaux liant la France et les puissances étrangères. Nous avons les mains

libres. C'est au Gouvernement à agir avec énergie, dans l'intérêt de notre industrie et du développement de nos colonies.

Par ce rapide exposé on a pu se rendre compte de l'importance des débouchés que nous offre l'Afrique Occidentale Française. Pour une bonne part ils permettront de remédier à la crise qui sévit à l'heure actuelle, crise de sous-consommation destinée à durer tant que la production et la consommation ne seront pas réadaptées. Il n'y a pas lieu de craindre une crise de surproduction si l'on songe, qu'il existe, en Afrique et ailleurs, des millions d'être humains réduits encore à des conditions de vie insuffisante, ne mangeant pas à leur faim, décimés par des disettes ou des famines, ayant à peine de quoi se vêtir, ne consommant aucun des produits que l'activité civilisée fournit, chaque jour, aux besoins de toute sorte des pays évolués.

Paragraphe 2. Les exportations. Leur nature. Leur importance. Les pays importateurs.

Nos colonies, et plus particulièrement l'A. O. F. constituent d'importants débouchés pour notre industrie. Leur utilité ne s'arrête pas là. L'équilibre de la balance commerciale doit être recherchée également dans une diminution des importations. Une grosse part de ces dernières ne peut être supprimée : celle concernant les matières premières que la Métropole ne produit pas. A défaut d'une diminution, on peut rechercher

« un déplacement » d'importations, en substituant la provenance des colonies à celle des pays étrangers. On obtient ainsi indirectement le relèvement de notre change.

Avant la guerre nous importions annuellement 6.500 millions de francs de matières premières, dont 700 millions de nos colonies. A l'heure actuelle nos importations se chiffrent par 22 milliards de francs ; part de nos colonies : 2 milliards 500 millions. L'écart est immense ; c'est à nous de le combler car bien rares sont les produits que soit l'une, soit l'autre de nos colonies, ne sont pas à même de nous fournir.

Pour certaines matières premières l'Afrique Occidentale Française doit être notre seul fournisseur. Pour d'autres, elle contribuera seulement à assurer notre indépendance économique dont la guerre a bien démontré l'absolue nécessité.

A. — MATIÈRES ALIMENTAIRES.

a) *Arachides*. — L'arachide est cultivée partout au sud du 15^{me} degré parallèle, mais plus particulièrement au Sénégal. Elle réussit aussi bien dans les terrains sablonneux du Cayor, du Diambour, des cercles de Bakel et de Matam, que dans les terrains argileux de la Casamance, du Sineh et du Saloum. Cette plante annuelle se sème au début de juillet. Les fleurs, s'enfonçant en terre après la fécondation, donnent des gousses jaunâtres, oblongues, contenant le plus souvent une, parfois deux ou trois graines très riches en

huile (45,82 %, d'huile pour les espèces : Cayor et Rufisque) (1).

Le rendement moyen est de 1.000 kilogs à l'hectare. Les différentes sortes d'arachides, sont ainsi classées :

1° A. O. F. nord de Rufisque : (Extra Cayor-Rufisque-Sur fines Rufisque) ;

2° A. O. F. sud de Rufisque.

3° A. O. F. Soudan, Gambie, Guinée.

Les indigènes emploient l'huile d'arachide pour la fabrication d'un savon grossier, ils la consomment au naturel et la font entrer dans la composition de certains mets. Les tiges fournissent une paille dont les animaux domestiques sont très friands.

Pour nous, Européens, l'arachide sert surtout à fournir de l'huile, obtenue par pression, à froid, des amandes. Cette huile, à peu près incolore et insipide, est utilisée pour l'alimentation européenne, sous le nom d' « huile d'olive ». Dès avant la guerre, l'on avait songé à employer les tourteaux d'arachides comme nourriture du bétail. Très riches en matière albuminoïdes (79,34 %), ils favorisent la sécrétion du lait, sans lui communiquer aucun goût. Des essais réalisés, en 1913, il résulterait également, que ce tourteau d'arachides, convenablement trituré, pouvait fournir une

(1) G. François. Les productions de l'A. O. F., déjà citée. — Matières grasses, l'Arachide, Y. Henry. Les matières premières en A. O. F., T. I, Les Matières grasses.

Congrès d'Agriculture Coloniale, Tome II, Rapports reçus par la section des oléagineux, pour toutes les colonies de l'Afrique Occidentale Française.

farine alimentaire « susceptible d'entrer dans la composition du pain et de la biscuiterie, sans donner aux produits aucun goût d'aucune sorte ».

Depuis 1840, époque à laquelle on commença à se rendre compte de l'importance de cette culture, l'exploitation des arachides n'a fait qu'augmenter, à mesure que progressaient les voies ferrées.

En 1913, le Sénégal exportait 229.961.605 kil. d'arachides, d'une valeur de 57.278.808 fr. Sur cette quantité, la France en recevait : 165.973.212 kil. (contre 41.358.775 kil., en 1912) ; l'Allemagne : 25.640.700 kil. ; les Pays-Bas : 27.483.780 kil. ; l'Angleterre : 93.430 kil. La même année, la production du Haut-Sénégal-Niger atteignait 8.577.134 kil., d'une valeur de 1.009.970 fr., celle de la Guinée, 3.544.106 kil. Les cours étaient d'environ 19 fr. les 100 kil. (au maximum 24 fr., au minimum 17 fr. 50) (1).

L'année 1914-1915 fut particulièrement mauvaise pour les arachides. La rareté du fret, l'insécurité du commerce, amenèrent une baisse prodigieuse des cours : 9 fr. les 100 kil. La guerre allait donner à la culture des arachides une formidable extension par suite des besoins des pays belligérants en oléagineux, et surtout par suite de la hausse des prix. En 1915, les statistiques donnent les résultats suivants :

Sénégal : 303.067.087 kil. d'une valeur de 56.299.057 fr.

Guinée : 1.265.643 kil. d'une valeur de 167.523 fr.

(1) Rapport d'ensemble annuel pour l'A. O. F., déjà cité Situation économique du Sénégal.

Le Haut-Sénégal-Niger n'en exporte que pour une valeur de 389.277 fr.

L'Allemagne cesse ses importations ; ces dernières diminuent dans une notable proportion pour les pays neutres. Par contre, l'Angleterre et la France voient augmenter les arrivages d'arachides. En 1916, le Sénégal exporte : 124.142,262 kil. d'arachides, d'une valeur de 28.023.063 fr. ; la Guinée : 773.201 kil., d'une valeur de 139.174 fr. Le Haut-Sénégal-Niger n'atteint péniblement qu'une somme de fr. : 222.518. L'Angleterre, grâce à l'importance de sa flotte commerciale, accapara de plus en plus le trafic des arachides et en général celui de tous les oléagineux. Aussi, en avril 1917, un décret du Président de la République réserva à la Métropole les matières premières coloniales et entre autres : les arachides, les huiles et amandes de palme. En 1919, l'A. O. F. exporte : 250.000 tonnes d'arachides :

Sénégal : 172.327.180 kilog. d'arachides en coque, d'une valeur de 65.672.766 francs ; 75.430.856 kilog. d'arachides décortiquées, d'une valeur de 38.875.764 francs.

Guinée : 1.325.260 kil. d'arachides décortiquées, d'une valeur de 466.564 francs.

Haut-Sénégal-Niger : 1.917.704 kil.

A la date du 11 mars 1919, le Gouvernement rendit la liberté complète au commerce, pour bien peu de temps d'ailleurs, puisque le 14 octobre de la même année, un nouveau décret décida que l'exportation des graines et fruits oléagineux des colonies françaises, sur l'étranger, demeurerait interdite sous la réserve cepen-

dant d'autorisations spéciales du Ministre des colonies. En 1919, ce dernier laissa sortir 50 % de la récolte. L'Angleterre, la Hollande (20.000 tonnes), l'Italie (1.200 tonnes), le Danemark (5.300 tonnes), furent les principaux pays importateurs.

Les statistiques les plus récentes, c'est-à-dire celles concernant les trois premiers trimestres de l'année 1920, nous donnent une exportation totale de 237.827.522 kil. d'arachides (la tonne valant 500 fr.).

Ce produit est réservé à un grand avenir. Sa culture ne demande que peu de soins, un terrain médiocrement fertile. Est-il possible de pouvoir étendre les superficies de terrains cultivées ? Il le semble bien, le climat et sol étant favorables en Guinée, en Côte-d'Ivoire, dans le Haut-Sénégal-Niger. Tout est fonction des voies ferrées, qui, seules, peuvent amener facilement les arachides à la côte.

Avant la guerre, les industriels français se plaignaient du peu de rendement en huile des arachides de l'A. O. F. Beaucoup de graines portaient la trace d'atteintes parasitaires. L'opinion s'était émue et les plus pessimistes parlaient déjà de dégénérescence. C'était aller un peu trop loin. M. Roubaud, chef de Laboratoire à l'Institut Pasteur, a été chargé, pendant l'hivernage 1913, de rechercher quelles étaient les causes exactes de cette mauvaise qualité des graines, et de la diminution du rendement en huile. Ses conclusions l'ont convaincu « qu'il est inexact de parler en propres termes de l'épuisement des graines dans les régions livrées plus anciennement à la culture. Les graines cultivées au Sénégal.

sont des plantes douées de qualités merveilleuses, admirablement adaptées au climat et au sol, essentiellement rustiques ». On a essayé d'introduire des variétés étrangères ; elles n'ont pas réussies.

Nos efforts doivent porter sur trois points déjà négligés avant la guerre, et pour lesquels aucune amélioration n'a été sérieusement entreprise de 1914 à 1918 : la sélection des semences, la lutte contre les insectes parasites, l'amélioration des instruments de culture. Les noirs ignorent l'art de sélectionner les graines destinées aux semences ; ils ne se sont pas rendus compte encore de l'utilité de cette pratique. Leur insouciance est si grande que souvent ils vendent leur récolte sur pied, aux traitants européens, sans se soucier de garder par devers eux une certaine quantité de graines pour les semences futures. Le mois de juillet venu, ils sont obligés d'acheter de nouvelles graines. Leur choix se porte comme de juste, sur les moins chères, par suite, sur les moins bonnes.

L'Administration avait essayé ; il y a quelques années, de constituer des greniers de réserve collectifs, ou chaque cultivateur devait déposer, au moment de la récolte, une quantité déterminée de graines, mais soit négligence, soit insouciance, les noirs n'apportèrent ni la quantité, ni la qualité de graines voulues. Les Sociétés Indigènes de prévoyance, de secours et de prêts mutuels, pourraient certainement rendre de grands services, mais leur rôle est assez limité. Il semblerait préférable de tourner leurs efforts vers le creusement de puits dans le Djoloff, notam-

ment, les terres à arachides étant légères et sablonneuses.

En 1913, le Sénégal ne comptait d'ailleurs que 10 de ces sociétés, la Guinée, 6. Les noirs se prêtent volontiers secours les uns aux autres, mais l'esprit de prévoyance est à peu près inexistant parmi eux. En fait, il fallut recourir à la méthode coercitive, et obliger les cultivateurs à sélectionner, eux-mêmes, leurs semences. Chaque chef de famille dut conserver des semences en quantités proportionnelles à sa dernière récolte (arrêtés locaux du 13 septembre 1916, et du 10 janvier 1917).

Les insectes parasites des arachides sont de deux sortes. Les uns s'attaquent aux plantes, lorsqu'elles sont en terre. Les autres s'attaquent aux graines amoncelées dans les « secos ». Les premiers sont surtout dangereux, et parmi eux le plus redoutable est la Termite. Cet insecte, avant la maturité des fruits, perce la coque des graines d'un petit orifice ovalaire d'un millimètre environ. L'amande se flétrit. L'orifice pratiqué laisse l'entrée libre à tout une série d'autres parasites, qui finissent par détruire complètement l'amande. Les dégâts ont été surtout considérables dans la région, au nord du parallèle de Dakar. Le rendement en huile était en 1908, de 31 à 32 %, en 1912, il n'atteignait plus que 26 %. Le meilleur moyen de lutter contre cet insecte est de maintenir dans le sol le plus d'humidité possible. La Termite ne s'attaque, en effet, aux graines d'arachides que pour y trouver l'eau nécessaire à son existence. Les noirs devront donc avoir soin d'ameubler fréquemment leurs terres. De même, il ne

faut pas laisser sur les étendues réservées à la culture des arachides, aucun débris végétal susceptible d'alimenter les termites. Enfin, les variétés précoces d'arachides, sont plus particulièrement recommandées pour la semence.

Les parasites qui exercent leurs ravages dans les entrepôts sont des punaises de l'espèce « *Aphanus Sorididus* », la bruche des arachides et surtout les ravets. Ces derniers sont dangereux, parce qu'infiniment nombreux. Jusqu'ici on s'était contenté pour les combattre d'entourer les magasins de petits ruisseaux, que les ravets ne pouvaient traverser. Ce procédé a été reconnu inefficace et dangereux. Cette eau constitue, en effet, le séjour préféré des moustiques. Il faut employer des moyens plus sûrs, désinfection des magasins à l'acide sulfureux, avant le début de la traite, fumigations.

Sans aller jusqu'à préconiser l'introduction en A. O. F. de la culture mécanique de l'arachide, ce qui nécessiterait de très grands capitaux et serait une entreprise trop aléatoire, on pourrait favoriser parmi les producteurs l'emploi d'instruments permettant d'obtenir pendant la saison sèche un ameublissement plus grand du sol : pulvérisateurs, scarificateurs, etc... L'aprofondissement du labour, influe très différemment sur les rendements de la paille et des fruits. Entre 2 et 30 centimètres, il n'accroît le rendement en paille, que de 50 %, tandis qu'il porte le rendement des fruits au triple.

Ces différentes améliorations doivent être entreprises

dans des stations agricoles, dans des fermes-écoles. En 1913, une seule de ces stations existait au Sénégal : celle de Bambey. Les moyens d'action dont elle disposait n'étaient pas suffisants, et surtout les résultats des essais entrepris n'étaient pas suffisamment vulgarisés.

Comme pour le caoutchouc, le Gouvernement a été dans la nécessité de réprimer les fraudes. Le décret du 27 juillet 1912 a interdit formellement la vente d'arachides contenant plus de 2 % de matières étrangères. Une amélioration sensible dans la qualité du produit s'est fait immédiatement sentir. Pendant la période de traite 1912-1913, la Chambre de commerce de Rufisque a constaté pour la région de Dakar-Saint-Louis, un pourcentage de matières étrangères inférieur de près de 1 % à celui de la récolte précédente. Le commerce s'est associé à cette mesure en mettant à la disposition des agents vérificateurs, dans les points de traite, les cribles, bascules et manœuvres nécessaires pour les vérifications. La lutte est très difficile. Les indigènes ne demandent qu'à majorer le poids de leur récolte, les traitants ne réclament pas, trop heureux qu'ils sont de trouver des vendeurs. Pour arriver à un résultat plus certain, il serait nécessaire de pouvoir poursuivre la fraude jusqu'à l'embarquement de la marchandise. Cette question, d'une solution délicate, a été mise à l'étude par les acheteurs d'arachides du Sénégal et par les Chambres de commerce.

b) *Huile de palme*. — Si les arachides sont destinées à devenir le pivot du commerce au Sénégal et dans le

Haut-Sénégal-Niger, la même destinée est réservée aux Palmistes, en Côte-d'Ivoire et au Dahomey. Ces derniers pays sont, en effet, les régions de prédilection du palmier à huile qui y trouve le sol humide, les chutes d'eau abondantes nécessaires à sa végétation. On le rencontre beaucoup moins en Guinée et plus rarement encore au Sénégal. Les noix du Dahomey donnent une huile excellente bien supérieure à toutes les autres (0.50 % d'impuretés, ; 8,30 % de teneur en glycérine ; acides gras titrant 43°30). L'huile de palme est utilisée notamment dans la savonnerie, pour la fabrication des bougies. On l'emploie aussi comme adjuvant dans la préparation du beurre et de la margarine. Grâce au procédé d'hydrogénation elle ne va pas tarder à servir de produit alimentaire. En 1913, l'huile de palme se vendait sur le marché de Marseille de 70 à 80 francs la tonne. Voici quelles étaient les quantités exportées cette année-là : (1)

Côte-d'Ivoire, 6.014.460 kilogs ; Guinée, 164.221 kilogs ; Dahomey, 8.000.000 de kilogs ; totaux, 14.178.681 kilogs.

Pendant la guerre, les statistiques témoignent d'une notable augmentation sur les chiffres atteints en 1913 :

(1) Voir les trois ouvrages déjà cités de Y. Henry, de G. François, et du Congrès d'Agriculture Coloniale. Tome II. En outre :

G. Joseph. La Côte-d'Ivoire. Le pays. Les habitants, déjà cité.

G. Joseph. Le Dahomey, sa formation, son développement, son avenir.

J. Meniaud. Le Haut-Sénégal-Niger, 1^{re} série, titre VI. Plantes oléagineuses.

	Côte-d'Ivoire	Guinée	Dahomey
1916 :	6.776.000 kgs	522.000 kgs	13.633.000 kgs
1919 :	11.760.839 kgs	511.000 kgs	22.511.655 kgs

Les prix ont suivi la même progression ascendante : 76 francs les 100 kilogs en 1915 ; 114 francs en 1916 ; 125 francs au 1^{er} janvier 1921. Les exportations étaient à peu près toutes dirigées vers la France (en 1919, Marseille a reçu 70 % de la production).

De l'amande de palme on extrait l'huile de palmiste utilisée dans le commerce comme succédanée du beurre, de la margarine, du coprah. Elle est employée en stéarinerie, en savonnerie, pour le graissage. Les tourteaux servent à l'alimentation du bétail. En 1913, les cours oscillaient entre 50 et 57 francs les 100 kilogs (marché de Marseille). Les exportations atteignaient (en tonnes) :

	Sénégal (Casamance)	Guinée	Côte-d'Ivoire	Dahomey
1903 :	772	2.659	1.247	25.131
1913 :	1.901	5.172	6.949	26.371

Ces amandes de palme étaient presque toutes destinées à l'industrie allemande (35.039 tonnes, sur 40.393, montant total des exportations en 1913). La raison de cette suprématie tenait à ce fait que, les Allemands avaient su se spécialiser dans la fabrication des tourteaux de palmiste, dont les éleveurs faisaient une grande consommation. Voici quel a été pendant la guerre le chiffre des exportations (en tonnes) :

	1915	1916	1919
Sénégal	1.724	1.421	4.085
Côte-d'Ivoire ...	6.113	8.000	16.438
Dahomey	23.224	28.447	68.982
Guinée	5.829	5.961	12.897

Les prix se sont élevés dans la même proportion :

1916 : 58 francs les 100 kilogs				
1918 : 80	»	»	»	»
1921 : 75	»	»	»	»

L'Allemagne, par suite de la guerre, a perdu son monopole d'importation. Nous n'avons pas su profiter de l'occasion et l'Angleterre a remplacé l'Allemagne. En 1919, 16 % seulement de la récolte d'amandes de palme a pris le chemin de Marseille.

Un grave danger nous menace en A. O. F. : la concurrence des Iles de Sumatra et de Java, danger redoutable si l'on songe qu'en 1913, la Société des Huileries de Sumatra avait planté 120.000 palmiers et, qu'elle se préparait à porter l'étendue de ses plantations à 5.000 hectares. Malgré l'éloignement, il est certain que ces produits d'Extrême-Orient viendront bientôt concurrencer nos propres produits coloniaux. Rivalité bienfaisante d'ailleurs, car elle va nous obliger à faire vivre le pays « non de cueillette, mais de culture ».

La question des améliorations à apporter, doit être envisagée différemment, suivant que l'on examine la Côte-d'Ivoire ou le Dahomey. Nous avons déjà parlé de la possibilité de traiter industriellement dans le pays

même la partie charnue du fruit, dont on tire l'huile de palme. Quant aux amandes, nous devons nous contenter de les expédier en Europe, car si bien le procédé d'hydrogénation permet d'obtenir une huile neutre, du moins, un des plus importants sous-produits de l'huile de palmistes : les tourteaux ne trouveraient pas en A. O. F. les débouchés qui lui sont ouverts en Europe. Tout le problème va donc consister à assurer l'alimentation des usines et à augmenter le plus possible la production.

En Côte-d'Ivoire, les palmeraies ne font pas l'objet d'appropriations privées comme au Dahomey. L'Administration a toute liberté pour accorder aux Européens de vastes concessions, tout en leur imposant des mesures destinées à faciliter, soit le peuplement des palmeraies, soit la sélection des plants. De leur côté, les industriels ont à s'entendre avec les chefs de village, pour la fourniture des quantités de noix nécessaires ; si les prix sont suffisamment rémunérateurs, l'entente sera vite réalisée. La main-d'œuvre ne manquera pas, le concassage des noix par les indigènes étant rendu inutile et l'huile leur étant fournie par l'usine.

Au Dahomey, la question change d'aspect. Les palmiers sont la propriété des indigènes ou des villages. Les industriels devront, ou bien traiter

(1) Un arrêté du 31 décembre 1900 a interdit l'exportation et la circulation des palmistes contenant, en coques et matières étrangères, plus de 5 % de leur poids. A la date du 5 décembre 1906, l'abattage des palmiers à huile, l'extraction de la sève et la récolte du choux palmiste, ont été interdits (Gouvernement de la Côte-d'Ivoire).

avec les noirs, ou bien établir de nouvelles plantations. Les terrains ne manquent pas, surtout dans la région des lagunes, vers Porto-Novo, Cotonou, Ouidah. En ayant soin de planter dès le début des cacaoyers entre les rangées de palmiers, distantes les unes des autres d'environ 6 à 8 mètres, les commerçants européens pourront attendre, sans avoir trop à dépenser, la huitième année, époque à laquelle le palmier produit ses régimes.

L'exploitation des palmiers en Côte-d'Ivoire et au Dahomey est toujours restée très défectueuse. Nous ne pouvons compter l'améliorer qu'en créant des stations expérimentales. L'on apprendra aux indigènes à aménager les palmeraies, à couper la brousse pour leur assurer la libre circulation de l'air et de la lumière, ce qui empêche les palmiers de croître en hauteur et par là supprime le grimpage. Une station d'essai fonctionne déjà à Bingerville. Une autre va bientôt être ouverte à Lamé, avec annexe à Pobé. M. Houard, inspecteur d'agriculture en assurera la direction ; elle a été dotée d'un crédit de 3 millions par le consortium des oléagineux.

Nous devons également vulgariser parmi les indigènes, l'emploi des concasseurs mécaniques de fabrication robuste (224 en service en 1918) ; la main d'œuvre sera ainsi plus nombreuse.

L'exploitation des palmeraies indigènes doit être une période d'attente, pendant laquelle une entreprise soucieuse de l'avenir et de ses capitaux devra constituer une plantation proprement dite. Dans ce but, l'admi-

nistration a permis aux commerçants européens de cultiver, eux-mêmes, les palmeraies négligées par les indigènes (tout en leur payant au début un fermage). C'est alors que le rôle des Etablissements agricoles sera surtout important.

c) *Produits du cocotier*. — Le cocotier est après les arachides et les palmiers à huile, le produit oléagineux qui, quoique donnant lieu à un trafic moins important mérite cependant de retenir l'attention. On le trouve dans toutes nos colonies du groupe de l'A. O. F., mais plus particulièrement en Côte-d'Ivoire, au Dahomey, le long des côtes. Cette culture présente de nombreux avantages, entre autres celui de réussir dans les terrains où le palmier à huile ne pousse pas. Si l'on ajoute que l'arbre vit très longtemps et donne chaque année, une assez grande quantité de fruits, on voit quel intérêt il y aurait à développer les plantations de cocotier. Son exploitation augmente les revenus des pêcheurs indigènes, sans leur causer beaucoup d'embarras, un seul homme suffisant à entretenir quatre hectares de terrain. Il semble bien cependant, qu'elle ne puisse de longtemps tenter des capitaux européens, car il faut attendre une dizaine d'années avant de pouvoir espérer tirer quelques revenus des arbres.

Seule, l'exploitation par les indigènes est utile. Aussi est-ce de ce côté que l'Administration a tourné ses

(1) Pour tous les autres produits alimentaires, cocotier, karité, cacao, je renvoie aux ouvrages déjà cités à propos de l'arachide et du palmier à huile.

efforts. En 1914, la Côte-d'Ivoire exportait 24 tonnes de coprah ; en 1913, le Dahomey : 244 tonnes. Les prix atteignaient de 41 à 60 francs les 100 kilogs sur le marché de Marseille. La guerre a favorisé énormément le développement de l'industrie des succédanés du beurre : végétaline, cocoline, cocose, dans la fabrication desquels le coprah entre pour une grande part. Aussi voyons-nous les exportations augmenter (en tonnes) :

	Dahomey	Côte-d'Ivoire
1916 :	225	32
1919 :	52 tonnes 332 kgs	41 tonnes 184 kgs

La baisse survenue en 1919 au Dahomey ne doit pas nous inquiéter. Elle est due surtout à de mauvaises conditions atmosphériques. Les plantations indigènes se sont considérablement développées pendant la guerre. En 1915 elles comptaient 35.000 plants de un an, 27.000 de 2 à 5 ans et 11.000 de 5 ans et plus. Les principaux centres d'exploitation sont : Grand-Popo, Agoué, Bedjin, Ouidah. Le coprah provenant du Dahomey est d'ailleurs un des plus riches qui existe en matières grasses (70 %) ; seul le coprah du Sénégal le dépasse (74 %). Les efforts de l'administration ont été jusqu'ici couronnés de succès. Il lui faut continuer ses distributions de noix de semences, de jeunes plants. Par des primes elle contribuera pour beaucoup à encourager la culture indigène.

d) *Produit du Karité.* (1) — Le karité, ou arbre à beurre, est une des essences les plus répandues en A. O. F. On le trouve plus particulièrement dans le Haut-Sénégal-Niger, au Dahomey et dans le Nord des colonies de la Guinée et de la Côte-d'Ivoire. Son aire de dispersion est voisine du 11°30 de latitude. Il préfère les terrains silico-argileux et les latérites décomposées. Les baies de cet arbre sont très riches en matières grasses (50 %) ; leur récolte est aisée, car elle s'étage sur plusieurs mois qui, précisément ne correspondent pas à la période intensive des travaux de culture.

Les indigènes utilisent le beurre de karité pour la préparation de leurs aliments, l'éclairage de leurs cases, etc... Convenablement épurée, cette matière grasse peut être employée en stéarinerie par suite du titre élevé des acides gras qu'elle renferme. On l'utilise aussi en savonnerie, mélangée alors avec des huiles de graines. Peut-on utiliser le beurre de karité pour l'alimentation des Européens ? Il semble que oui. Un consortium Hollandais avait consommé, en 1910, 10.000 tonnes de karité, provenant de la Nigéria Anglaise. Le plus grand obstacle que nous rencontrions, est l'odeur désagréable de ce beurre. Une usine hollandaise a trouvé, dit-on, le procédé voulu pour la lui enlever. Il ne semble pas, qu'en France, nos recherches aient abouti. En dehors du problème de la désodorisation, qui intéresse le karité, pris comme élément d'alimenta-

(1) J. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, 1^{re} série, titre V. Productions forestières.

tion, la grande difficulté réside dans le transport du produit. Sous quelles formes faut-il l'expédier ? La faible valeur des amandes séchées (300 à 326 francs la tonne), les manutentions nombreuses et les frais élevés qu'entraînent le séchage et la décortication, le déchet de 65 à 70 % du poids des noix, résultant des deux opérations, rendent très difficile, sinon impossible, l'exportation du karité sous cette forme. Seule, la jonction du Thiès-Kayes pourra modifier les conditions de ce commerce et encore quelque réduits que soient les tarifs appliqués, l'exportation ne pourra être très rémunératrice.

Des essais de transformation en beurre avaient été tentés par plusieurs maisons, sur les lieux mêmes d'achat, avant la guerre. La société Devès et Chaumet, notamment, avait installé à Beneni, près de San, une fonderie de karité. Le produit était expédié en caisses métalliques achevées à Bénéni même. Le beurre de karité valant sur les marchés d'Europe près de trois fois son poids d'amandes sèches, les frais de transport étant trois fois moindres, il y a tout lieu de supposer que cette usine aurait réussie, si la guerre n'était pas survenue.

Les statistiques suivantes permettront de juger de l'importance des exportations (beurres et amandes), en 1913, et pendant les années suivantes (en tonnes) :

1913 : Côte-d'Ivoire, beurre, 8 ; amandes, 8. — Haut-Sénégal-Niger, amandes, 630. — Guinée, amandes, 18. — Dahomey, beurre, 170 ; amandes, 137.

1915 : Haut-Sénégal-Niger, amandes, 1.785. — Dahomey, beurre, 9 ; amandes, 146.

1916 : Côte-d'Ivoire, beurre, 40. — Haut-Sénégal-Niger, amandes, 1.228. — Dahomey, beurre, 15 ; amandes, 20.

1919 : Côte-d'Ivoire, beurre, 10. — Dahomey, beurre 285.

e) *Cacao*. (1) — En 1913, la France importait 29.000 tonnes de cacao, d'une valeur de 54 millions de francs. Sur ces 29.000 tonnes, 60 seulement provenaient de nos colonies. Le surplus était fourni par l'île de San-Thomé, le Congo Belge et surtout la colonie anglaise du Gold-Coast (83.000 tonnes de production, en 1913). La culture du cacao réussit plus particulièrement dans deux de nos colonies de l'A. O. F. : la Côte-d'Ivoire et le Dahomey. Le climat, en Côte-d'Ivoire convient très bien à la culture du cacaoyer : climat équatorial et semi-équatorial dans la zone forestière et côtière. La nature du terrain s'y prête parfaitement (sol argileux, un peu calcaire). La main-d'œuvre s'y trouve en quantité et en qualité suffisante. La possibilité pour ce produit d'entrer en France en ne payant que la moitié des droits, laisse aux planteurs un bénéfice sérieux. On parle même de supprimer complètement cette taxe. La qualité produite est excellente : les essais faits en 1911,

(1) La Côte-d'Ivoire, en 1920. Publication du Gouvernement général de l'A. O. F. Agence Economique de l'A. O. F., à Paris.

1913, 1918 et 1919 le prouvent. « Ce cacao de la Côte-d'Ivoire donne au chocolat une qualité supérieure comme goût aux chocolats fabriqués avec de l'Accra et même du San-Thomé » ; aussi les qualités exportées n'ont-elles fait qu'augmenter :

1900 : 55 kgs ; 1910 : 7 tonnes ; 1913 : 47 tonnes ; 1916 : 186 tonnes ; 1918 : 320 tonnes ; 1919 : 959.497 kilogs, valant 1.815.558 fr. En 1920, nous constatons une légère diminution : 820.690 kilogs.

Par une heureuse conception des choses, l'Administration a poussé les indigènes vers la culture intensive des cacaoyers dans la zone sylvestre ; de cette façon, les maladies seront évitées et l'entretien des arbres mieux assuré. Elle a organisé aussi des démonstrations pratiques de culture par des moniteurs. Les cacaoyers doivent être plantés de préférence dans le fond des vallonnements et sur les pentes. Jusqu'à leur quatrième année, les jeunes plants doivent être ombragés avec des bananiers où des pois cajans. Le désherbage est nécessaire. Contre les parasites du cacaoyer il convient de prendre des mesures énergiques (badigeonnage de l'arbre au goudron, recépage). Il faut surtout habituer les noirs à ne choisir, pour la multiplication des arbres, que des graines appartenant à des cabosses saines, de belle grosseur et bien développées. Enfin, point très important, les efforts de l'Administration doivent tendre à vulgariser le procédé de la torréfaction bien supérieur à la fermentation.

Une Ecole pratique vient d'être créée par M. Antoinetti, gouverneur de la Côte-d'Ivoire, à Soubié, dans

le cercle du Bas-Sassandra. Des concessions ont été accordées aux européens et aux indigènes, à des conditions très libérales (1 franc par hectare) (décret du 25 mars 1909). Sagement, l'Administration impose aux concessionnaires l'obligation de planter chaque année une partie de leur concession (les 5/10^{es} en 5 ans). Si ces conditions sont réalisées, le commerçant se voit accorder en toute propriété une superficie égale, ou double de celle des terrains mis en valeur. Au 31 décembre 1915, on a compté dans les champs indigènes 1.677.000 cacaoyers. Les plantations européennes sont au nombre de 13, d'une étendue totale de 600 hectares, renfermant 29.660 cacaoyers en rapport et 219.000 jeunes arbres.

Facilitée par un prix de vente élevé (4 fr. 50 le kg. en 1920), aidée par les intelligents efforts de notre administration, cette culture ne peut que continuer à se développer, en Côte-d'Ivoire.

Le cacao est cultivé aussi au Dahomey, mais surtout comme plante intercalaire du palmier. Les principaux centres de production sont les cercles de Mono, d'Allada, les régions de Sakété et de Pobé. Le cacaoyer exige des terrains fertiles et bien abrités. La durée et l'intensité de la saison sèche lui sont très nuisibles. Une seule exploitation intensive existé, celle de la Mission Catholique à Zagnanado. Voici quels sont les quantités exportées au cours de ces dernières années :

1913 : 13 tonnes.

1914 : 11 »

1916 : 8 »

Dès la fin des hostilités, les exportations ont considérablement reprise : 1.038.000 kilogs, en 1919.

En somme, qu'il s'agisse de la culture de l'arachide, de l'exploitation des palmiers à huile ou du cacao, notre ligne de conduite doit être toujours la même : perfectionner les méthodes indigènes. Les exploitations européennes ne peuvent être recommandées que dans de très rares cas. Les tentatives réalisées, jusqu'à présent, ont été toutes faites sans plan d'ensemble. Cependant les exemples ne nous manquent pas. Java, doit à son fameux institut ses riches plantations de quinquina, de caoutchouc, son excellent tabac. Les jardins de Paradenya, à Ceylan, ont sauvé le pays de la ruine dont il était menacé par la crise du café. Plus près de nous, les Allemands, au Togo et au Cameroun, étaient arrivés, en quelques années, à des résultats tout à fait remarquables. Que faut-il donc faire ? Il semblerait utile de doter chacune de nos colonies de l'organisation suivante :

1° Un grand jardin chargé de centraliser les recherches, de constituer des collections importantes, pourvu de laboratoires et de vastes pépinières.

2° Au-dessous de cet établissement central, on entretiendrait dans les principaux centres agricoles de chaque colonie, des champs d'expérience, ayant pour objet d'étudier et d'améliorer les principales cultures de la région et au besoin d'acclimater, de répandre les plantes étrangères convenant tout particulièrement au pays. Ces champs d'expérience seront spécialisés.

3° Pour compléter cette organisation, il serait bon

d'installer dans chaque village important une petite ferme-école, affectée à la culture d'une ou de deux des meilleures plantes à cultiver aux environs.

Chacun de ces établissements serait chargé d'enseigner les méthodes agricoles aux indigènes. Une fois formés, ces derniers exerceraient la plus salubre influence sur l'amélioration de l'agriculture.

Si nous avons soin également de maintenir les prix, aussi élevés que possible, si nous ne favorisons pas la paresse des indigènes, il est certain que nous pouvons arriver à faire de l'A. O. F., une splendide colonie agricole.

B. — PRODUITS INDUSTRIELS (1).

a) *Les bois*. — L'Afrique Occidentale Française renferme trois zones de forêts : la zone sahélienne, la zone soudanaise et la forêt proprement dite. En 1913, la France importait 2.033.000 tonnes de bois commun, d'une valeur de 210 millions de francs ; part de nos colonies : 5 millions de francs, soit 2,40 %, part de l'A. O. F., néant. Pour les bois exotiques, le montant des exportations s'élevant à 165.000 tonnes, valant 26.000.000 de francs ; part de nos colonies : 7 millions.

En 1914, l'A. O. F. exportait : 41.050 tonnes d'acajou, d'une valeur de 5 millions de francs. L'Angleterre,

(1) L'importation en France et dans nos colonies de l'Afrique du Nord, des bois de la Côte-d'Ivoire. Brochure publiée et éditée par l'Agence Economique du Gouvernement général de l'A. O. F., à Paris, 1921.

les Etats-Unis, l'Allemagne, étaient les principaux pays importateurs. La rareté et la cherté du fret, ont fait diminuer le chiffre des exportations : 1915, 17.867 tonnes ; 1916, 9.200. En 1919, nous notons une très importante augmentation : 34.961 tonnes de bois d'ébénisterie (acajou), d'une valeur de 3.422.491 francs. Les autres bois durs ne figuraient que pour 964 m. c. 827.

La situation de la France n'est plus aujourd'hui ce qu'elle était avant la guerre. En 1913, nos forêts couvraient 9.881.701 hectares, et pouvaient produire :

Bois d'œuvre, de service et d'industrie : 6.712.156 mètres cubes.

Bois de feu : 16.791.055 mètres cubes.

Si l'on ajoute les 1.800.000 mètres cubes fournis par les plantations faites le long des voies, on arrivait à un total de 25.303.711 m. c. La guerre a totalement modifié cette situation. La zone, entièrement dévastée par l'ennemi où par le feu de l'artillerie, atteint 584.000 hectares (je ne tiens pas compte de l'appoint fourni par l'Alsace-Lorraine, en admettant que ces régions utilisent, elles-mêmes, le bois qu'elles possèdent). La France n'a plus assez de bois pour reconstruire les régions dévastées, reboiser les mines ; elle a été contrainte d'en accepter de l'Allemagne, comme paiement en nature à valoir sur le montant des réparations ; elle sera encore obligée d'en demander à l'étranger, pour 3 millions $\frac{1}{2}$ de mètres cubes de bois d'œuvre (valeur 500 millions), sans parler des bois exotiques. On voit donc la nécessité urgente, où nous sommes de demander à nos colonies ce qui nous manque. Or, la Côte-d'Ivoire,

par ses richesses sylvestres, sa proximité de l'Europe, est très bien placée pour bénéficier des avantages que lui créent les circonstances actuelles (1).

Cette politique d'abstention que suivait, avant la guerre, la France, à l'égard de ses bois coloniaux, était due à deux causes très générales. Aucun échantillonnage, aucune classification des bois n'avaient été faite. De plus, cette question se heurtait à l'indifférence complète de l'administration et de l'opinion publique. Tout au plus, les mieux informés savaient-ils que la Côte-d'Ivoire renfermait des essences rares, des « Bois des Iles » : acajou, teck, ébène, etc... Les travaux des Missions Salesses et Bertin ont permis de connaître exactement les noms (vernaculaires et scientifiques), la densité de peuplement, les possibilités d'utilisation des différents bois de la Côte-d'Ivoire.

Une large publicité (commencée déjà par plusieurs de nos grands quotidiens), doit apprendre au public français que nos forêts coloniales ne renferment pas exclusivement des essences rares, comme l'acajou. Jusqu'à maintenant, en effet, cette dernière essence, seule, a fait l'objet d'un trafic assez important, aussi ne la rencontre-t-on plus que loin à l'intérieur des terres, tandis que les essences plus communes sont fréquentes sur les

(1) Les bois de la Côte-d'Ivoire au point de vue industriel et commercial. Agence Economique du Gouvernement général de l'A. O. F., à Paris. 1920.

Congrès d'Agriculture Coloniale, déjà cité, Tome IV. Le commerce des bois coloniaux et les besoins de la Métropole, par M. Gillet, industriel, rapporteur de la section. L'utilisation des bois coloniaux par le docteur Chauveau, sénateur.

bords mêmes des fleuves, où sur les rivages de la mer. Des expériences ont été faites ; elles ont témoigné éloquemment de la solidité et de l'imputrescibilité de nos bois coloniaux, qu'on les utilise dans la construction des maisons, comme traverses de chemins de fer, où dans l'ébénisterie. Qu'il nous suffise de citer un exemple : en 1908, les ingénieurs du Chemin de fer de l'Etat placèrent, dans une fosse à pourrir des Batignolles, des échantillons de bois de toutes les parties du monde. Quand on ouvrit la fosse, en 1916, seules avaient résisté à l'épreuve les essences coloniales et le chêne de France, encore celui-ci était-il partiellement altéré. N'a-t-on pas vu, plus récemment, M. Jonnart, faire reconstruire une aile de son château du Pas-de-Calais en bois des colonies ? L'expérience, là aussi, a été concluante. Pouvant compter sur la matière première, que faut-il faire pour arriver à l'utiliser entièrement (1).

Avoir une politique du bois, créer à Paris un Office des bois coloniaux, qui centralisera les offres, répondra à toutes les demandes de renseignement, et surtout s'ingéniera à faire connaître par tous les moyens, et notamment par la voie de la presse, les bois coloniaux au public français. Tant que l'inertie, la routine, n'auront pas été vaincues, c'est à l'Etat d'agir. Il devra céder aux commerçants intéressés quelques lots déjà stockés par l'administration, faire construire dans les

(1) Articles de M. Maurice Damour, parus dans le journal « Le Journal », des 13 juillet et 5 août 1921.

régions libérées des maisons en bois provenant des colonies, se rendre acheteur des quantités produites. Au point de vue politique douanière, il semblerait utile, comme l'a souhaité la Chambre de commerce de Bordeaux, que le Gouvernement français frappe de droits plus élevés les bois provenant des pays Scandinaves, et exempte, par contre, de taxes à leur arrivée en France, les bois coloniaux.

Les grandes Compagnies de chemins de fer, après s'être rendues acquéreurs d'importantes concessions forestières au Gabon, ont constitué un organisme commun pour les exploiter. Heureuse initiative, et qui ne peut manquer d'avoir une favorable répercussion en Côte-d'Ivoire !!!

Aux colonies, comment agir ? Ici la tâche est plus complexe. On se heurte, en effet, au grand obstacle que nous rencontrons toujours devant nous : la nature. La prospection des arbres est longue et pénible. La présence d'énormes racines à leurs pieds, suscite, le plus souvent, de grandes difficultés pour les abattre. Une fois abattus et chargés sur des traînaux très plats, il faut que des équipes de nègres les tirent par des chemins dont le sol est couvert de rondins, soit vers les rivières, soit vers les Decauville. Là, avant de les embarquer, on les laisse sécher, pour leur faire perdre de leur densité. On les marque de chiffres indiquant l'essence des bois et le numéro de sortie du chantier, puis au moment des crues, ou par chemins de fer, les bois s'acheminent vers la côte. Là, ils attendent les bateaux qui les emmèneront en Europe. Pour se lancer

dans une pareille entreprise, il faut avoir devant soi des capitaux importants, surtout si l'on songe que la main-d'œuvre est assez chère. Jusqu'ici, l'exploitation a été abusive et faite en dépit du bon sens. Les concessions (199 en 1913), étaient données à n'importe qui ; les nouveaux concessionnaires avaient grand soin de s'installer le plus près possible des voies ferrées ou des cours d'eau. Là, ils exploitaient les forêts de manière à gagner le plus possible d'argent dans le minimum de temps ; une fois fortune faite, ils revenaient en Europe, sans s'inquiéter, outre mesure, du développement de la colonie.

La ligne de conduite à tenir, pour l'avenir, semble être la suivante : continuation des études techniques et pratiques, concessions accordées à des sociétés puissantes et donnant toutes garanties, soit au point de vue moralité, soit au point de vue financier, construction de jetées permettant l'embarquement rapide des bois. Les livraisons devront être aussi régulières que possible, de façon à permettre la fourniture de qualités et de quantités suivies.

Le succès de ces exploitations dépend donc, en majeure partie, des sociétés concessionnaires. Dirigées par un entrepreneur honnête et habile, elles devront avoir à leur disposition, les moyens de transport les plus perfectionnés : tracteurs ou treuils à vapeur ou à pétrole. Les rails Décauville, seront poussés aussi loin que possible. Les bois, à leur arrivée à la côte, au lieu de pourrir dans la boue, ou d'éclater sous l'influence du soleil seront traités dans des scieries, qui ne laisseront

partir en Europe, que la matière directement utilisable. Le Gouvernement, de son côté, devra compléter les différentes mesures qu'il a déjà prises, pour la conservation et l'exploitation rationnelle des forêts et surveiller leur exécution.

L'effort que nous devons accomplir, doit être fait sans tarder. On signale en effet, que des marchés considérables, se chiffrant par une dizaine de milliers de tonnes de bois d'acajou, ont été passés par des négociants anglais et américains, avec les différents exploitants de la Côte-d'Ivoire. Il serait absolument ridicule de nous voir obligés d'acheter en Amérique (comme cela s'est produit pendant la guerre), de l'acajou, provenant de nos colonies. Les industriels français ont eu conscience du danger qui les menaçait. Le nombre des nouveaux chantiers, ouverts en 1920, a été considérable. La Société Vizios et C^{ie}, a porté son capital de 2 millions et demi à 5 millions. La Société Forestière de l'Afrique Française a fait de même (de 3 millions à 4 millions $\frac{1}{2}$). Avec les Etablissements Hubert, ce sont là les principales Compagnies exploitantes en Côte-d'Ivoire. Elles traitent l'acajou et toutes essences sciées ou en grummes. Le centre de leurs opérations reste toujours la région de Grand-Bassam, Abidjan, où 17 autres sociétés exploitent également l'acajou et les autres bois. On signale 5 sociétés, s'occupant exclusivement de l'acajou, dans le cercle d'Assinie, 8 dans celui de Lahou, une seule dans la région de la Sassandra. Les moyens d'exploitation deviennent de plus en plus perfectionnés ; l'emploi du Décauville se généralise ;

celui des tracteurs et des treuils à vapeur est à l'étude. La main-d'œuvre tend à n'être plus utilisée que pour l'abatage, le tronçonnage et l'équarissage. Le tirage de billes à main d'homme, procédé archaïque, est appelé à disparaître ou à ne subsister que pour de très courts trajets. Il est certain, qu'une meilleure utilisation de la main-d'œuvre triplera la production.

La zone soudanaise et la zone Sahélienne ne le cèdent pas en richesse à la zone forestière proprement dite. Sans doute, l'on n'y trouve pas cette profusion de bois de toutes sortes, néanmoins les essences que renferment ces deux zones, sont appelées à une prompt utilisation industrielle. A propos des oléagineux, nous avons parlé du Karité, et essayé de montrer quel parti on pouvait en tirer. En dehors du cailcédrat, bois lourd à grains serrés, se travaillant très facilement, du boabah, que l'on rencontre si souvent dans les boisements peu denses, caractéristiques de la zone soudanaise, un arbre des plus répandus et des plus utiles est le rônier. (1)

b) *Produits du Rônier*. — Cet arbre porte, en moyenne annuellement, 5 régimes d'environ 35 à 40 fruits contenant chacun trois amandes, pesant de 100 à 200 grammes. On le trouve surtout dans la région de Bougouni,

(1) G. François Les productions de l'Afrique Occidentale Française, déjà cité IV. Produits de la forêt et de la brousse arborescente.

J. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, 1^{re} série. Titre V. Productions forestières.

Sikasso, Karadougou, en Haute-Guinée. Les indigènes en tirent le vin de palme, il se servent des feuilles pour confectionner des paniers et des chapeaux. Le fruit leur fournit une pulpe comestible. A notre point de vue, ce sont surtout les amandes du rônier qui sont utiles.

Sans compter l'huile, que l'on pourrait en extraire une fois sèches, elles deviennent très dures et remplacent aisément le goyaquil, ou ivoire végétal. On les utilise pour la fabrication des boutons, des objets de tabletterie, etc... Leur exploitation est facile, les fruits se ramassent à terre en juillet-août, au moment de la crue du Sénégal. La main-d'œuvre est abondante dans ces régions. Tandis que la tonne de goyaquil vaut à Bordeaux 7 à 900 francs, on pourrait vendre la tonne de rônier, 550. Malheureusement, il faut bien avouer, que jusqu'ici rien, ou presque rien n'a été fait pour tirer parti de cette richesse. Le 4 mai 1910, une concession de rôniers a été accordée à Madame Percha, dans la forêt de Sère. Elle a réussi, dit-on. En 1913, l'A. O. F. a exporté 179 tonnes de noix, pour la boutonnerie. Il faudrait là encore, par une propagande énergique, stimuler la curiosité de nos industriels, nous ne pouvons rester indifférents devant les avantages qu'est appelée à nous fournir l'exploitation du rônier.

Les entailles faites au sommet du rônier, pour en extraire le vin de palme, ayant pour résultat le plus clair, de faire périr l'arbre, un arrêté du Gouverneur Général de l'A. O. F., a interdit purement et simplement, pareille pratique, sous peines d'amendes sévères.

c) *Produits du Kapockier*. — Beaucoup plus récente encore et, ayant pris déjà une assez grande extension est l'exploitation du kapockier, fromager du genre ceiba que l'on rencontre dans toute la zone Soudanaise, surtout aux abords des villages. L'arbre de proportions formidables, à poussée rapide, sert aux indigènes à fabriquer leurs pirogues. De son écorce, ils tirent des cordages. Son fruit, capsule ligneuse, renferme des graines qui fournissent, par pression à froid, une huile limpide de couleur blond claire, et surtout des poils fins, creux intérieurement, d'une longueur de 15 à 35 millimètres et d'une épaisseur de 0 mm. 15 à 0 mm. 20. Ce sont ces fibres, dont le commerce a pris depuis une dizaine d'années une importance considérable. En 1913, le kapock valait de 160 à 195 francs les 100 kilogs ; le montant des exportations était déjà très important et depuis lors il n'a cessé de croître (en kilogs) :

1913 : 2.725 kilogs pour la Côte-d'Ivoire, 28.000 pour le Haut-Sénégal ;

1915 : 37.000 kilogs pour la Côte-d'Ivoire, 25.000 pour le Haut-Sénégal ;

1916 : 43.000 kilogs pour la Côte-d'Ivoire, 33.000 pour le Haut-Sénégal.

Les prix étaient montés à 400 francs les 100 kilogs en 1916.

Pour l'année 1919, les exportations se répartissent ainsi :

Sénégal : 45 tonnes ; Guinée : 11 tonnes ; Côte-d'Ivoire : 77 tonnes ; Dahomey : 37 tonnes.

Le kapock peut servir à confectionner des instruments

de sauvetage. Moins salissant, séchant plus vite, enveloppant mieux le corps, il porte 30 à 35 fois son poids, alors que le liège porte à peine 5 fois, et le poil de renne 10 fois. Il ne redoute pas les attaques des parasites. Des essais récents ont prouvé, qu'il pouvait remplacer avantageusement le coton, parce que pesant 4 à 5 fois moins que lui ; on utilise aussi le kapock en chirurgie comme charpie (1).

Des études scientifiques, qui ont été faites, il résulte que la bourre des fromagers ordinaires, courte et grise, présente peu d'intérêt ; sa récolte est de plus, très difficile. Le kapock du *Bombax* est de bonne qualité, mais son exploitation ne saurait être réalisée, que dans des endroits assez restreints en raison de l'impossibilité matérielle de visiter la plupart des peuplements. On est donc obligé de s'en tenir à l'exploitation des peuplements denses, proches des voies de communication et se trouvant dans des régions peuplées. Le peu de durée de la récolte (fin février, fin avril), exige un matériel complet d'égrenage et d'emballage. Devant de pareilles difficultés on a été amené fatalement à ne concevoir l'exploitation du kapockier, que sous forme d'aménagement des groupements les plus denses, à évacuation facile, ou sous formes alors de plantations régulières de *Ceiba* et surtout de *Bombax*. Cette œuvre est déjà com-

(1) Un arrêté du Gouverneur Général, en date du 8 avril 1914, a interdit la coupe des kapockiers, sauf pour de très rares exceptions.

Pendant la guerre, le kapock a été réquisitionné par le Service de Santé Militaire Français.

mencée. Toutes les colonies du groupe de l'A. O. F. ont reçu en 1917, un premier envoi de 40 kilogs de graines provenant de petits et longs fruits. Ainsi comprise, l'exploitation du kapock pourra dans quelques années, devenir un des produits d'exportation les plus intéressants de l'A. O. F. A Paris, a été fondée, la Société du Kapock Français. Au Soudan, de nombreuses concessions ont été accordées par l'administration, notamment dans les régions de Bamako, Ségou, Djenné, San, Koutiala.

d) *Produits du Gonakié, de l'Acacia.* — Dans la zone Sahélienne, nous ne trouvons qu'une ou deux essences pouvant fournir un produit utile et appréciable pour notre industrie : l'acacia vereck et le gonakié. Le pays d'élection du gonakié est le Sénégal. Il aime surtout les terrains que le fleuve inonde aux hautes eaux ; aussi est-il très abondant dans la région de Podor, dans la province de Kaedi, aux environs des rivières Gourgol et Tiouti. Ses peuplements étaient jadis et plus nombreux et plus denses. Imputrescible, excellent pour le chauffage et la fabrication du charbon de bois, le gonakié a été de la part des indigènes, l'objet d'une exploitation abusive. Des mesures de protection ont été prises pour sauver ce qui reste. Le rôle de l'Administration devra être de favoriser, le plus possible, le reboisement des rives du Sénégal. Deux motifs à cela : la lutte contre l'envahissement du désert, l'exploitation des richesses du gonakié (1). Cet arbre, en plein

(1) Revue Scientifique, octobre 1921.

développement fournit environ chaque année 80 kilogs de fruit. La récolte se fait en deux fois : de fin décembre au début de février, ramassage des gousses vertes; d'avril à mai, récolte des gousses sèches. L'utilisation de ces fruits, fût tentée pendant la guerre, par l'Intendance sur de grandes quantités. En mai 1920, MM. Heim, Matroh et Meheu, ont repris cette étude. Leurs conclusions ont été que le gonakié dégrainé et décoloré, peut remplacer en grande partie le sumac de Sicile. Avec ces graines, la gousse du gonakié a une teneur de 25 % de tanin. Dégrainée, elle contient 35 à 40 % de tanin. Les cuirs tannés avec du jus de gousse sans graine, ont en outre, une nuance plus marchande que ceux qui ont été traités avec du jus de gousse entière. Les gousses vertes, au point de vue de la couleur, sont encore préférables aux gousses mûres. Il en est de même pour le tannage des peaux. Les résultats ont été surtout satisfaisants pour la petite peau (veau et mouton).

L'acacia Vereck est abondant, notamment dans le Haut de la Boucle du Niger, dans le Sahel au nord de Nioro, vers Banikounou. Il donne deux récoltes de gomme par an, une première en octobre-novembre, une deuxième en février-mars. Une fois recueillie, la gomme est criblée dans les magasins, puis expédiée en baril d'environ 70 à 80 kilogs. Cette gomme était jadis le principal produit d'exportation du pays. L'introduction des matières chimiques pour la fabrication des vernis, et surtout la concurrence de la gomme du Soudan-Anglo-Egyptien, ont déterminé une forte régression. En 1913,

l'exportation n'atteignait plus que 2.943.379 kilogs pour le Sénégal et 532.127 kilogs pour le Haut-Sénégal-Niger. Les prix élevés, atteints par ce produit pendant la guerre (1.500 francs à 2.000 francs la tonne), ont amené une notable augmentation. En 1919 : 4.800 tonnes ; du 1^{er} janvier au 30 septembre 1920 : 3.523 tonnes, presque toutes entières dirigées sur la France. L'écorçage des arbres, la surveillance des achats, la répression des fraudes, permettront de doubler, ou même, peut-être de tripler la production actuelle.

En Guinée, l'on trouve une autre variété de gomme ; la gomme copal. Le commerce de ce produit, a repris tout particulièrement depuis la baisse survenue au caoutchouc. Les principaux centres de production sont la région du Dubréka, de Pongo, la province de Samboya. En 1913, la Guinée exportait 109 tonnes de gomme copal ; en 1914, 119 tonnes ; en 1915, 170 tonnes (1).

e) *Caoutchouc*. — Notre colonie ne peut, à elle seule, approvisionner le marché de la Métropole en caoutchouc ; elle est formidablement concurrencée, en effet, non seulement par les caoutchoucs asiatiques, mais aussi par une autre de nos colonies : l'Indo-Chine. Jusqu'à présent le caoutchouc de l'A. O. F. n'a été qu'un produit de cueillette. Son commerce était jadis très florissant : 1.400 tonnes en 1894, 3.920 en 1904, 4.230

(1) Rapport annuel d'ensemble du Gouvernement général de l'A. O. F., pour l'année 1913. Situation Economique de la Guinée.

en 1906, 4.317 tonnes en 1909. Le kilog de caoutchouc atteignait de 19 à 22 fr. 50. Les fraudes auxquelles se livraient les noirs pour augmenter le poids de leurs livraisons, la concurrence bientôt formidable du Para, allaient susciter une grave crise. En 1912, la production était descendue à 3.783 tonnes ; en 1914, elle atteignait à peine 1.064 tonnes (de 3 fr. 50 à 5 fr. le kg). Crise désastreuse, d'autant plus que les noirs, avec leur insouciance habituelle, avaient complètement abandonné les cultures vivrières, pour s'addonner exclusivement à l'exploitation du caoutchouc. Devant un pareil danger, les commerçants et le Gouvernement firent front. Le décret du 15 septembre 1912 interdit la fabrication, la circulation et la vente du caoutchouc préparé autrement qu'en plaques ou galettes de 1 centimètre d'épaisseur, ou en crêpes et lanières. 45.000 moules furent distribués par les agents de service de l'agriculture en Guinée. Des écoles de caoutchouc furent créées à Kankan, à Kassidougou. En 1903, M. W. Ponty, gouverneur du Haut-Sénégal-Niger, fonda une école à Bobo-Dioulasso, en 1904, furent instituées les écoles de caoutchouc de Banfora, Bougouni, Koutiala, puis ultérieurement celles de Koury et de Diébougou. Les commerçants de Guinée créèrent, de leur propre initiative, un service d'inspection, chargé de surveiller et de réprimer les fraudes. Les résultats ne se firent pas attendre. Depuis 1913, l'exploitation du caoutchouc est allée toujours en s'améliorant, soit au point de vue quantité, soit au point de vue qualité.

	Sénégal	Ht-Sénégal-Niger	Guinée	Côte-d'Ivoire
1913	90,5	83	1.455,5	962
1914	2		924	137
1915	48,5	50	1.447	218,5
1916	73,8	79	1.279,9	337,4

En 1919, voici quel était le montant de la production mondiale. J'ai jugé utile de mettre en regard le montant de la consommation :

PRODUCTION :

Brésil : 35.000 tonnes. Afrique Occidentale Française : 5.000 tonnes. Afrique Orientale : 500 tonnes. Centre Amérique : 1.500 tonnes. Indo-Chine : 3.000 tonnes. Ceylan : 289.000 tonnes. Total général : 334.000 tonnes.

CONSOMMATION :

Angleterre : 30.000 tonnes. Allemagne et Autriche : 2.000 tonnes. France : 20.000 tonnes. Russie : 1.500 tonnes. Japon et Australie : 7.500 tonnes. Italie, Espagne, Pays Scandinaves : 7.000 tonnes. Amérique et Canada : 230.000 tonnes. Total : 298.000 tonnes.

La Côte-d'Ivoire, le Haut-Sénégal-Niger, la Guinée, sont les principaux pays producteurs de caoutchouc en A. O. F. Ce produit est fourni, soit par des lianes sauvages, du genre *Landolphia* ou *Clitandra*, soit par de simples arbres (*funtumia élastica*). L'exploitation des lianes gohiles avait été, au début, tellement intensive et abusive, qu'il ne faut plus, à l'heure actuelle, compter sur un rendement régulier de leur part. Le décret du 1^{er} février 1905 a du non seulement réglementer l'époque des

incisions, mais encore enlever à l'exploitation certains cercles où le caoutchouc était sur le point de disparaître. Des tentatives méritoires ont été faites dans plusieurs stations agricoles, à Banfora, Bamako, pour essayer des repeuplements de gohine. L'insouciance des indigènes et surtout le peu de rendement de la liane, ont condamné irrémédiablement toutes les tentatives. Peut-on espérer davantage du *funtumia* ? Il ne le semble pas, car poussant dans la Haute-Forêt dense, il est étouffé par les autres plantes, et si on éclaircit les essences, ou bien si l'on pratique des plantations, les vents continentaux retardent la végétation de l'arbre et provoquent des crevasses de l'écorce. Dans les deux cas, le rendement est faible ; il ne faut donc pas fonder de grands espoirs sur le caoutchouc de cueillette. Il semble cependant que l'on pourrait avoir davantage de succès avec des plantations d'hévéa sélectionné. Les expériences faites à Tarquah, à Porto-Novo, ont montré que vers la onzième et la douzième année, le rendement de l'hévéa planté à la densité de 500 arbustes à l'hectare est de 2 kgs de caoutchouc sec et de 2 kgs 500 vers la 15^e année. Il lui faut des sols fermes et profonds, une chute de pluies supérieure à 1 m. 50, une saison sèche pas trop marquée. Les régions de la Basse Côte-d'Ivoire et du Bas-Gabon, présenteraient chez nous, les conditions les plus favorables. En 1914, aucun essai sérieux n'avait été tenté, la guerre n'a pas permis d'entreprendre une tentative quelconque. Convient-il de le faire maintenant ? Devant la concurrence du Para de l'Amérique du Sud, des caoutchoucs

du Congo et de la Gold-Coast, on est amené à en douter.

Ne serait-il pas plus préférable de consacrer résolument tous nos efforts à l'exploitation de certains produits, dont la réussite, elle, est certaine ? Non pas qu'il faille abandonner l'exploitation du caoutchouc, loin de là ! mais il semble qu'il serait plus sage de favoriser l'exploitation actuelle de la liane gohile et du funtunia élastica, plutôt que de se lancer dans une entreprise de plantations d'hévéa, entreprise dangereuse, surtout si l'on songe que l'on ne peut espérer un rendement appréciable avant la onzième ou douzième année.

Telles sont les principales ressources forestières de l'A. O. F. ressources extrêmement variées et abondantes. Il faut les protéger, car d'elles dépend tout l'avenir de notre colonie. Les indigènes, jusqu'à notre arrivée, et même longtemps après, ont exploité les forêts d'une façon absolument désordonnée, coupant les arbres, et surtout pratiquant la détestable habitude des feux de brousse, pour nettoyer le terrain et leur permettre ainsi de nouvelles cultures. En Côte-d'Ivoire, le danger est moindre, mais c'est surtout dans la zone Soudanaise et Sahélienne qu'il a fallu prendre des mesures énergiques. Les pasteurs Peuhls coupent les feuilles et les branches pour les donner à manger à leurs bestiaux, aussi ce qui fut le royaume de Gana, jadis très peuplé, est aujourd'hui complètement désert. Quelles sont donc les mesures à envisager ?

Pour la zone Soudanaise, il faut garantir une certaine surface de bons boisements dans les vallées et bas-

sins des différentes rivières, favoriser les boisements utiles, interdire les feux de brousse, apprendre aux indigènes les moyens de les combattre. Pour la zone Sahélienne, la seule politique à adopter est le reboisement. Il nous faut organiser un service forestier (1). Des stations agronomiques sont aussi indispensables, surtout dans la région de Kayes, et dans la Boucle du Niger. Les agents du service forestier devront obliger les noirs à reboiser ; on ne peut compter, en effet, sur la propre initiative des indigènes. Le décret du 20 juillet 1900, avait accordé à l'administration pleins pouvoirs pour réglementer comme elle l'entendait la protection et l'amélioration des boisements existants. D'autres décrets postérieurs ont édicté des mesures plus précises : arrêté du 1^{er} février 1905, interdisant de saigner les arbres à caoutchouc pendant les mois de montée de la sève, et autorisant la fermeture à l'exploitation de certaines régions, où les essences s'appauvrissaient ; arrêté du 29 juillet 1906, interdisant la coupe des arbres karité ; arrêté du 8 avril 1914, étendant la même mesure à plusieurs autres essences.

Pour faire exécuter ces différents arrêtés, la création d'un service forestier s'impose.

(1) En Côte-d'Ivoire, il existe un embryon de service forestier, comprenant : A), au chef-lieu : 1 garde général des eaux et forêts, un commis des affaires indigènes, un dactylographe. B), dans les cercles : 5 gardes forestiers, 5 auxiliaires indigènes.

f) *Le Coton*. (1) — La question du coton est une de celles, qui passionne le plus à l'heure actuelle l'opinion publique française. Pendant la guerre nous avons pu constater, l'extrême importance de ce produit. Les difficultés, en face desquelles, nous nous sommes trouvés pour assurer notre ravitaillement, nous ont conduit à rechercher après la guerre, s'il n'y avait pas possibilité d'échapper à pareille dépendance. En 1913, l'industrie textile française, avec 7.571.000 broches et 168.352 métiers (mécaniques ou à main) importait annuellement 329.000 tonnes de coton, d'une valeur de 578 millions de francs. Les 9/10^e de ce coton importé, provenaient des Etats-Unis. Les filatures du nord de la France vont bientôt reprendre leur exploitation. Y compris l'Alsace et la Lorraine, on estime à 9.400.000 broches, l'importance de nos usines. Où trouver les 500.000 tonnes de coton, dont nous avons besoin ? Il ne faut plus guère compter sur les Etats-Unis. Déjà en 1913, ce dernier pays tendait à industrialiser sa production, favorisé qu'il était par la présence sur son sol, de forces hydrauliques à bas prix et surtout par une main-d'œuvre noire abondante et pas chère. La guerre n'a fait que développer ces tendances. Un moment, on avait pu espérer que l'extension des champs de coton, dans le Texas, pourrait conjurer le danger,

(1) Voir les ouvrages précédemment cités de François, d'Y. Henry ; également la brochure publiée par le Gouverneur de la Côte-d'Ivoire : Situation de la culture du cotonnier et de la production du coton au 15 octobre 1916. — Bingerville, imprimerie du Gouvernement.

mais ce nouvel appoint sera à peine suffisant, pour compenser le déficit des régions cotonnières du Sud-Est, déficit dû surtout à des influences parasitaires. La situation serait donc grave, et même sans issues possibles, si nos colonies et l'Afrique Occidentale entre autres, ne nous offraient pas la possibilité d'y remédier. Au Sénégal, les indigènes cultivent depuis un temps immémorial le coton. Ils s'en servent pour la confection de leurs vêtements. Toutefois la concurrence de l'arachide interdit pour longtemps encore tout espoir d'arriver à une exploitation intense. Nos efforts doivent se porter sur la Côte-d'Ivoire, le Dahomey et surtout sur le Haut-Sénégal-Niger.

En Côte-d'Ivoire, le coton se cultive dans les districts du Nord (Bouaké-Béoumi-Tiébissou-Dabakala-N'Zi-Comoë, etc...) Les cultures en vue de l'exportation n'ont sérieusement commencé qu'en 1913, après l'arrivée du rail à Bouaké (24 janvier 1913). Le grand obstacle de la forêt dense était vaincu. Nous ne trouvons pas, en Côte-d'Ivoire, des variétés de coton bien déterminées, comme en Amérique ou en Egypte. Les cotonniers indigènes n'appartiennent à aucun type fixe ; tous sont des hybrides. Toutefois MM. Raymond et Thillard, sous-inspecteur d'agriculture à Bouaké, étaient arrivés, en 1914, à isoler deux principales variétés de graines :

a) Graines indépendantes : lisses, vêtues : duvet blanc, duvet vert.

b) Graines agglomérées.

Malheureusement, la guerre est venue interrompre les premiers essais de sélection. Les variétés indigènes se distinguent par une longue durée de végétation et un fort développement de la tige et des branches. Elles résistent très bien à la sécheresse et aux maladies. Leur soie est très irrégulière, mais plus longue, que celle des Middlings américains de qualité courante. Par contre, elles sont dépréciées par rapport à ces dernières, par suite des tâches de couleur jaunâtre et par des petits bouts de coton mort, qui constituent un déchet pour la filature. En 1913, une usine à vapeur a été installée à Banoké, elle comprend un hangard métallique démontable, un moteur à vapeur avec chauffage au bois, trois égreneuses à rouleau, deux égreneuses à 60 scies, une presse hydraulique pour balle de 250 kilogs. En 1916, malgré les difficultés de transport une deuxième usine du même genre, a été créée à Dimbroko. Des égreneuses à bras fonctionnent dans les centres de production importants à Dabakala, Koroko, Yamoussoukro. Ce matériel est fourni par l'Association Cotonnière colonniale Française. En 1913, l'Administration achetait, elle-même le coton aux indigènes, l'égrenait dans ses propres usines et se chargeait de la vente sur les marchés de la Métropole. La guerre a amené les industriels français à s'intéresser au coton de la Côte-d'Ivoire. Désormais, l'Administration achète le coton aux Indigènes (de 0 fr. 25 à 0 fr. 30 le kilog avant la guerre ; de 0 fr. 30 à 0 fr. 40 le kilog en 1919) ; elle le met en adjudication et il est bien rare qu'elle soit obligée d'acquérir pour son pro-

pre compte des lots non vendus. Les commerçants font égrener leur coton aux usines de Bouaké et de Dimbroko, puis l'expédient en France. La production n'a fait qu'augmenter durant ces dernières années :

1912 : 0 kilog ; 1913 : 18.221 kilogs ; 1914 : 94.480 kilogs ; 1916 : 204.790 kilogs ; 1918 : 300.000 kilogs ; 1919 : 360.000 kilogs.

Il importe de reprendre dès à présent, les essais de sélection tentés à Bouaké en 1914. Ils ne peuvent donner que d'excellents résultats. L'action administrative devra continuer à s'exercer avec méthode et énergie. C'est d'elle seule que dépend le succès des cultures. Elle doit continuer à obliger les indigènes à planter en coton leurs terres, tout en ayant soin de maintenir assez élevés les prix d'achat. S'il devient nécessaire de diminuer le prix de revient du coton exportable, c'est dans l'organisation des moyens de transport et dans les tarifs d'égrenage, qu'il faudra avant tout chercher les économies possibles. Le Gouvernement, l'Industrie française sont appelés également à aider la colonie, le premier en mettant à sa disposition des subventions (tant par tonne ou par 100 kilogs de coton récolté, par exemple), la deuxième en achetant le coton produit au plus haut prix possible.

La culture du coton au Dahomey est concentrée surtout dans le Moyen-Dahomey : régions de Savalou, Savé, Abomey, Pobé. La pénétration du rail, plus avant dans l'intérieur des terres, amènera certainement l'extension des cultures dans le Haut-Dahomey. Deux

usines d'égrenage fonctionnent à Cotonou et à Savalou. La Société le Coton Colonial (filiale de l'Association Cotonnière Coloniale), joue au Dahomey, le même rôle que l'administration à la Côte-d'Ivoire ; elle achète, elle-même le coton aux indigènes, puis elle le vend aux commerçants. Grâce à ses efforts, la production s'est maintenue pendant la guerre, elle a même finalement progressé, sur les chiffres de 1912-1913 :

1911 : 172.500 kilogs ; 1913 : 209.000 kilogs ;
1915 : 68.000 kilogs ; 1916 : 99.000 kilogs ; 1918 :
200.000 kilogs ; 1919 : 286.000 kilogs.

Le Haut-Sénégal-Niger est le terrain de prédilection du coton ; les possibilités de production sont immenses. Il est vrai d'ajouter que jusqu'ici, rien ou presque rien, n'a été fait, en comparaison de ce que l'on pourrait faire :

1911-1912 : 60 tonnes ; 1912-1913 : 75 tonnes ;
1916 : 56 tonnes ; 1918 : 354 tonnes ; 1919 : 600 tonnes.

Quatre usines d'égrenage fonctionnent à Kayes, Ségou, San, M'Pésoba. Les terrains susceptibles d'être irrigués comprennent la vallée du Niger, celle du Bani, de Ségou à Niafunké.

(1) Les travaux récents de M. l'ingénieur Beline, ont

(1) Mission Béline (1919-1920). Les irrigations du Niger (Etudes et projets, Culture du cotonnier). Paris, Librairie Larose, 1920.
Y. Henry et J. Lemmet. Irrigations et cultures irriguées en Afrique Tropicale. Paris, Larose, éditeurs, 1918.

permis de déterminer le débit du fleuve à ses différentes côtes ; le régime des crûes, la concomitance de la période des hautes et moyennes crûes avec la végétation cotonnière sont à l'heure actuelle choses connues. Après avoir envisagé les différentes méthodes d'irrigation, M. Béline s'est arrêté au système qui consiste à prélever l'eau du fleuve par des canaux à plan d'eau élevé et à la répartir dans les terres par des canaux secondaires. Un canal de Bamako à Ségou, dispenserait l'eau nécessaire à la culture de 750.000 hectares ; un barrage régulateur établi sur les rochers de Sotuba, élèvera le plan d'eau à 5 mètres au maximum, d'où une prise le fera passer dans le canal. Une usine hydro-électrique alimentée partiellement par un réservoir régulateur pendant la saison sèche sera construite non loin de Bamako et donnera 9.000 chevaux électriques. Sur le parcours du canal des distributeurs répartiront l'eau dans les champs, suivant les nécessités. Dans ces conditions, l'on peut penser que les 750.000 hectares irrigués, donneront par an 300.000 tonnes de coton, sans compter une grande quantité d'oléagineux et de blé. Après le canal de Ségou, on pourra envisager la création d'un canal à Nyamina, qui permettrait d'irriguer 250.000 hectares, et d'un autre à Sansanding, qui ouvrirait à la culture un champ de 500.000 hectares. Dans un temps plus lointain encore, on pourra procéder à l'aménagement des lacs Télé, Faguibine et Daou-na. Aucun obstacle provenant de la structure du pays n'empêche pareilles hypothèses. Le tout est d'avoir de l'argent et de la patience.

Quelles variétés de coton convient-il de cultiver dans les terres irriguées ? Les tentatives poursuivies inlassablement chaque année par l'Association Cotonnière coloniale, ont porté tantôt sur les variétés américaines, tantôt sur les variétés indigènes. Qu'en est-il résulté ? Il semble qu'il faille éliminer le coton indigène, trop petit de capsules, ayant un faible rendement à l'égre-nage, manquant d'homogénéité et dont la longueur de fibres est trop courte. A peine, peut-on faire une excep-tion pour le *gossypium barbadense*, dont les fibres ont une qualité et une aptitude suffisante. Tous nos efforts doivent donc porter sur les variétés américaines, parfaite-ment susceptibles de s'adapter au climat, à condition qu'elles soient cultivées dans des terrains irrigués. Si les tentatives, faites en 1907, 1908, 1909, ont échoué, la faute en est dûe à l'influence de l'Harmattan, vent soufflant pendant la saison sèche, de juin à août. C'est contre cette sécheresse, mortelle aux plantes du coton-nier, que l'irrigation des cultures nous permettra de lutter avec succès. La preuve en a été faite à la station cotonnière de Richard Toll, où les cotons cultivés en terres irriguées, donnèrent au lieu de 60 à 70 kilogs, à l'hectare, 700 et même 900 kilogs.

Le projet de M. Béline, concernant plus spécialement le canal de Ségou, a reçu l'approbation des administra-tions locales et centrales, ainsi que l'avis favorable des personnes les plus compétentes en ces matières : M. Barrois, inspecteur général des Ponts et Chaussées ; M. Aubedeau-Bey, ingénieur en chef des domaines égyptiens. M. Sarraut, Ministre des Colonies, l'a incorporé

dans le projet de loi qu'il vient de soumettre au Parlement. Les Chambres de commerce, appelées à soutenir de leur appui moral ce projet, ont émis un vote favorable. Celle de Lyon, dans sa séance du 23 juin 1921, adoptant le rapport de M. Terrail, a émis le vœu que « les études nécessaires à la mise au point définitive du projet soient continuées et activement poursuivies, en vue de la mise en valeur du Soudan Français de sa colonisation et de son aménagement ». Au congrès de Mulhouse, sur la proposition de M. Ch. Meunier et de M. A. Chevalier, un vœu identique a été adopté. Le Journal Officiel du 4 décembre 1919 a publié les termes d'une convention intervenue entre le Gouverneur Général de l'A. O. F. et M. Marcel Hirsch, dans le but d'exécuter des travaux d'irrigation de terres et de développer la culture du cotonnier dans le Haut-Sénégal-Niger. La Société qui sera constituée pourra obtenir à titre gratuit la concession de 50.000 hectares, et à titre onéreux celle de 50.000 autres hectares. Le Gouverneur Général, s'engage à verser à la Société une contribution forfaitaire de 800.000 francs. Les concessions intéresseront le bassin du Niger, sauf toutefois les régions tributaires des lacs Horo, Fagé, Télé, Faguibine et des Daounas. Le capital initial de la Société devra être au minimum de 2 millions de francs, et porté successivement à 10, puis à 20 millions. Par arrêté, au Journal Officiel du 6 mai 1920, la Compagnie de culture cotonnière du Niger, s'est substituée avec tous les droits et obligations à la Société de M. Marcel Hirsch.

D'autre part, un Comité s'est constitué sous la présidence de MM. de Monzie, Angoulvant et de M. le général Archinard, pour « pousser par tous les moyens de propagande possibles, à la réalisation du projet tant de fois exprimé de mettre en valeur, dans le plus bref délai, une importante partie de la vallée du Niger ».

L'on ne peut que se féliciter de pareilles initiatives. De son côté, le Gouvernement a une tâche non moins importante à accomplir. En plus de son aide matérielle et pécuniaire, dans la construction du canal, il doit compléter l'étude du régime des eaux et des crues du Niger. Son effort doit porter également sur les différentes questions touchant la culture du coton, dans les terres irriguées, études qu'il faudra poursuivre dans les stations agronomiques existantes : Richard Toll, El-Ouladji. M. Merlin, gouverneur général de l'A. O. F., vient de décider la création d'une nouvelle station cotonnière expérimentale à Nienebale (Soudan français), dans la région comprise entre le Niger et le Bani. Le but de cette station, d'une superficie de 600 hectares, conçue sur le type des grandes stations expérimentales, est d'étudier d'un point de vue pratique toutes les questions se rattachant à la culture du coton : acclimatation des cotonniers américains, distributoin de l'eau nécessaire aux irrigations, outillage et main-d'œuvre, rendement pécuniaire des exploitations. Pendant que les travaux de défrichement se poursuivent, sur place, d'une manière ininterrompue, le Directeur de la Station effectue un court voyage en France pour se procurer le

matériel nécessaire. Il se rendra ensuite aux Etats-Unis pour y étudier l'outillage moderne des cultures du cotonnier, les travaux d'acclimatement et les méthodes de sélection des diverses variétés indigènes et étrangères. A son retour, il reprendra la direction de la station où commenceront aussitôt les essais.

Le plus gros obstacle à la réalisation de ce programme est le manque de main-d'œuvre. A l'heure actuelle, la vallée du Niger n'est guère peuplée, elle ne compte environ que 4 à 5 habitants au kilomètre carré, ce qui est absolument insuffisant pour assurer les cultures projetées. Heureusement, à proximité de la vallée du Niger, se trouve le pays Mossi, très peuplé. M. Béline, dans son rapport, compte et avec juste raison, sur l'attraction qu'a toujours exercée sur les populations indigènes, la vallée du Niger. Il est certain que si, d'une part, l'on accorde des rémunérations suffisantes aux indigènes, si d'autre part, les cultures vivrières réussissent bien, cette région sera vite peuplée. Or, ces deux postulats, le haut prix du coton, la richesse des terres irriguées et l'emploi du système de la rotation des cultures peuvent parfaitement les réaliser. Reste donc la question des voies de communication, que nous étudierons plus loin.

Comme nous venons de le voir, avec beaucoup d'esprit de suite et de patience, on peut espérer que viendra bientôt le jour, où la France, suivant l'exemple de l'Angleterre et de l'Amérique, pourra produire, elle-même, le coton dont elle a besoin.

c) *Pêche et élevage* (1). — Jusqu'à présent, en A. O. F., la pêche n'a pas été à proprement parler une industrie ; elle donnait et donne encore lieu à un commerce purement local, sur les bords du Niger et sur les côtes du Dahomey. Il ne semble pas que les européens puissent arriver à industrialiser ce dernier trafic, répondant à des besoins uniquement locaux. Depuis très longtemps, au contraire, la côte de Mauritanie, entre Nouachkott et le Cap Blanc, était visitée par des pêcheurs Canariens, qui s'attardaient plus particulièrement vers les parages du Banc d'Arguin et de la Baie du Lévrier. Les ressources que présentent ces côtes sont illimitées. Les langoustes royales (improprement appelées langoustes marocaines), les soles, muiets bars, etc..., sont très abondants et faciles à pêcher. La France n'a songé que très tard à exploiter ces richesses. L'échec des premières tentatives (création en 1882 de la Société La Marée des Deux Mondes), avait contribué pour beaucoup à jeter le discrédit sur ces régions. A la suite d'une mission dirigée par le professeur Gruvel, en 1906, le Gouvernement Général de l'A. O. F. créa Port-Etienne, au fond de la Baie du Lévrier. Bien protégée des vents d'ouest par les hautes falaises gréseuses, ce poste possède,

(1) Voir les ouvrages déjà mentionnés de M. G. François, en outre : Congrès d'Agriculture Coloniale. Tome IV. Pêcheries à travers la Mauritanie Occidentale, par Gruvel, 1909, lib. Larose, éditeur.

Du Vivier de Streel. Du rôle de nos colonies dans l'après-guerre.

depuis 1907, un appontement, des voies Decauville, un blockaus militaire, une résidence, un dispensaire, des citernes, un appareil distillatoire, etc. L'administration a racheté les bâtiments que l'ancienne Compagnie Coloniale de pêche et de commerce avait fait construire en 1908. Elle les entretient et les prête chaque année aux Compagnies de pêche qui se les partagent (1).

Certains poissons ne peuvent subir le transport ; d'autres sont de prix trop faible pour que leur commerce soit avantageux. Les premiers pourront être mis en conserve, les autres, une fois séchés et salés, seront exportés, soit au Sénégal, soit en Mauritanie, ou aux îles Canaries. Quant aux poissons ne pouvant servir à l'alimentation, mêlés avec les détritux : écaillés, têtes, viscères, etc..., il sont appelés à fournir des sous-produits aussi nombreux qu'importants : engrais pour la culture, huile et graine, tourteaux alimentaires, colles, azote, acide phosphorique. En 1912, il a été exporté 574.000 kilogs de poissons séchés et 9.600 kilogs de poissons salés. En 1913, quinze bateaux de Groix, de Concarneau, d'Audierne, sont venus pêcher la langouste ; dix-neuf bateaux bretons, les autres poissons. Ces dundees restent à pêcher jusqu'à fin avril, et retournent ensuite vers le Nord, pour la pêche du thon dans le golfe de Gascogne. Les exportations se sont montées, cette année-là à 197.000 kilogs de poissons séchés, 34.000 kilogs de poissons salés, 400.000

(1) R. Chudeau. Article de la Revue Scientifique du 10-17 mars 1917.

langoustes. En 1919, 26 tonnes et demi de langoustes et 312 tonnes de poissons ont été exportées. De puissantes sociétés : La Compagnie Grésillenne, la Compagnie Sud-Africaine, la Coopérative Bretonne, ont obtenu des concessions ; d'autres sociétés sont en voie de formation. Le succès est ici certain et prochain, le marché de la Métropole ayant une très grande puissance d'absorption (262.000 tonnes en 1913, d'une valeur de 65 millions de francs). Il faut que les Sociétés de pêche s'entendent pour collaborer entre elles, elles doivent mettre en commun tout ce qui peut y être mis : transports de toute nature, aménagement du port, eaux éclairage, tout en conservant chacune leur indépendance administrative, industrielle ou commerciale.

Jusqu'ici la pêche n'a été assurée que par des dun-dees à viviers (contenance 50 à 60 tonnes). Il serait préférable de voir sur les lieux des chalutiers à vapeur ; ces derniers se livreraient à la pêche et débarqueraient ensuite leurs produits à Port-Etienne. Les poissons pourraient être ainsi préparés sur le champ. Ce n'est là malheureusement, qu'une simple supposition.

(1) Toutes nos colonies du groupe de l'Afrique Occidentale Française, renferment une assez forte proportion de bétail. Le dernier recensement effectué en 1912, donnait 116.000 chevaux, 7.800.000 bovins (dont

(1) J. Meniaud, Haut-Sénégal-Niger, Tome II, Titre I.
Congrès d'Agriculture Colonial, Tome IV. Rapport de M. Pierre, déjà cité.

Aldigé. Situation de l'élevage et disponibilité en viande de l'A. O. F., 1918, imp. L. Larose.

1.100.000 pour le Sénégal, 3.000.000 pour le Haut-Sénégal-Niger, 800.000 pour la Guinée, 3.000.000 pour la Côte-d'Ivoire et le Dahomey), 5.500.000 caprins (Sénégal, 700.000 ; Haut-Sénégal-Niger, 3 millions . Guinée, 1 million. Autres colonies : 800.000). 4.500.000 moutons (Sénégal, 700.000 ; Haut-Sénégal-Niger, 2.500.000 ; Guinée, 800.000. Autres colonies, 1 million).

Les bœufs sont surtout des bœufs zébus à bosse. Ils comprennent quatre variétés : A) La variété peuhl ou gobra (Sénégal), rustique, prenant facilement la graisse d'un poids variant de 300 à 600 kilogs et d'un rendement moyen de 18 % ; B) La variété maure (Sahel et Mauritanie), d'un poids allant de 300 à 500 kilogs et d'un rendement moyen de 45 %. Elle fait un excellent bœuf porteur. C) La variété nigérienne (Macina et nord de la boucle du Niger), animaux très aptes au portage, comme à l'engraissement, d'un poids variant de 300 à 600 kilogs et d'un rendement moyen de 48 %. Les vaches, plus petites, donnent de deux à quatre litres de lait par jour. Les bœufs sans bosse se rencontrent plus particulièrement au Sénégal et en Haute-Guinée. De taille un peu plus petite, de poids à peu près égal, ils ne donnent que de 50 à 60 kilogs de viande. L'on trouve bien chez les Maures du Hod ou du cercle de Nioro, des moutons à poil généralement très longs, et chez les Touaregs des moutons à poils ras, mais la principale race et la plus intéressante à la fois, est celle du Macina, restée d'ailleurs assez pure. D'une taille de 0 m. 60 à 0 m. 70, ces moutons ont une toison généralement blan-

che, recouvrant tout le corps, le cou, la tête et le front, jusqu'à la hauteur des yeux. Quant aux chevaux, il en existe plusieurs races : le cheval de Ségou, de taille moyenne et fort solide, le cheval Maure, petit et pouvant atteindre une grande vitesse, le cheval du Macina, grand mais pauvre de muscles. Les ânes sont surtout nombreux au Sénégal, où ils servent au transport des arachides. Les porcs se rencontrent dans toute l'A. O. F., mais plus spécialement au Dahomey.

En 1913, la France importait 58.000 tonnes de bétail, d'une valeur de 48 millions de francs. Notre troupeau se montait alors à 14.808.310 bêtes. Fin 1915, nous n'en avions plus que 12.286.849. Que nous reste-t-il aujourd'hui ? (1).

Pour reconstituer notre troupeau, pour permettre la baisse des prix de viande de boucherie, il faut nous adresser à nos colonies, à l'A. O. F. entre autres. Jusqu'ici nous n'avons que très peu utilisé nos ressources coloniales. L'importation sur pied du bétail ouest-africain avait déjà fait, en 1911-1912, l'objet de tentatives successives, toutes plus désastreuses les unes que les autres. Les animaux avaient été achetés au hasard, par des gens sans expérience ; à marches forcées, on les avait conduit à Dakar. Transportés en France dans de très mauvaises conditions, ils n'avaient pu être vendus, ou tout du moins, qu'à des prix très inférieurs. Cet échec avait jeté le discrédit sur ce mode de

(1) G. François. Les productions de l'Afrique Occidentale Française.

transport. Il est réalisable cependant, mais à certaines conditions. L'embarquement doit être régulier et fait à dates fixes. Sur les routes suivies par les troupeaux (voie du fleuve Sénégal, ou rail Thiés-Kayes), il faudra créer des stations de pâture avec réserves de fourrage. Le remise en état du bétail est nécessaire, soit avant l'embarquement, soit à son arrivée en France.

Une pareille importation ne semble pas possible, à l'heure actuelle, parce que en outre des difficultés qui viennent d'être signalées et qu'il est indispensable de résoudre avant de reprendre cette question, il existe encore des foyers de péripneumonie et de peste bovine, en A. O. F. L'exploitation du bétail doit plutôt être opérée par l'abattage sur place des animaux et par l'envoi en France sous forme de viande congelée ou de conserves. L'usine frigorifique de Lyndiane avait commencé, en 1914, l'exportation des conserves de viandes. Elle a été très bien réussie. Toute une organisation est à créer pour favoriser le développement de cette branche de l'activité coloniale. A proximité des ports d'embarquement, il faut installer des abattoirs modernes, pourvus de frigorifiques. Dans les flottes des Compagnies de navigation, certains bateaux devront être aménagés spécialement pour le transport des viandes, qui, une fois arrivées en France, devront être transportées dans des entrepôts frigorifiques, capables de faire des emmagasinements et des réexpéditions.

La constitution d'un important cheptel en A. O. F., assurera, en partie, nos besoins en cuirs et en laine.

En 1913, la France importait 285.000 tonnes de laine

d'une valeur de 702 millions de francs ; part de nos colonies : 14 millions 4, part de l'A. O. F., 325 tonnes. La méfiance des industriels français a été due surtout à la mauvaise qualité des premiers envois. Après de longues recherches on s'est rendu compte que cette laine du Soudan présente de nombreuses qualités ; elle vrille bien et renferme peu d'impuretés : 1,11 à 0.50 %, après lavage à l'éther et à l'alcool. Le suin n'existe presque pas. Les grosses impuretés sont formées par les graines piquantes de cram-cram jaunes ou bleues, qui se fixent dans les toisons ; mais le cram-cram, très sec, saute facilement sous les peignes. Certaines laines sont dépréciées parce qu'elles renferment du jarre ; des industriels pensent même utiliser ces laines de qualité inférieure pour la fabrication de draps, de couvertures grossières livrées à bas prix. Les exportations ont considérablement augmenté pendant la guerre : 1914, 294 tonnes ; 1915, 560 tonnes ; 1916, 763 tonnes ; 1917, 706 tonnes ; 1918, 753 tonnes. En 1919, le Haut-Sénégal-Niger en a exporté pour 1.093.792 francs.

Il y aurait très grand intérêt pour le commerce de la laine au Soudan, à ce que l'on mit à part la laine fine, la laine un peu rude, la laine jarreuse et enfin la laine grossière. Il faudrait également exclure complètement les poils, ces derniers devant constituer une catégorie particulière et être classés eux-mêmes par longueur. Pour atteindre ce but, il a paru utile de séparer les moutons à poil des troupeaux de bêtes à laine. Un arrêté du Gouverneur Général, en date du 2 juin 1909, a interdit aux éleveurs de paccager, parquer

ensemble les moutons à laine et les moutons à poil sans distinction de race. Le cercle de Djenné dans toute son étendue, les cantons du cercle de l'Issa-Ber, situés sur la rive gauche du Koli-Koli, du Bar-Issa et de l'Issa-Ber, sont interdits aux troupeaux de moutons à poils et de chèvres des Maures et des Touaregs. Pour obtenir une laine plus égale et plus homogène, il importe de vulgariser parmi les indigènes, l'usage de la sélection. Le métissage est trop délicat et risquerait d'enlever à la race des Moutons du Macina, sa supériorité incontestable : la rusticité. Pour habituer les pasteurs à sélectionner les mâles de leurs troupeaux, pour leur faire comprendre qu'il est de leur intérêt de se séparer des vaches déjà âgées, la création de bergeries-modèles est nécessaire. Celle de Niafunké est absolument insuffisante. Les indigènes ne comprendront l'utilité de la sélection, que lorsqu'ils en auront vu, de leurs propres yeux, les résultats. Il semble, que pour agir sur toute l'étendue de la région lainière, il y aurait lieu de créer deux bergeries annexes, une dans la zone moyenne à Youvarou, une dans la zone nord, à Goundam.

En attendant que les efforts faits pour améliorer le mouton à laine indigène aient abouti, il convient de tirer le meilleur profit possible du produit grossier qu'il donne actuellement. Pour cela il importe tout d'abord de vulgariser l'emploi de la tondeuse, le couteau blessant davantage l'animal. Il faut également habituer les indigènes à n'expédier la laine que lavée ; pour arriver à ce but, les négociants n'auront qu'à payer plus cher

la laine, bien lavée, qui leur sera apportée. Enfin, nous devons répandre la pratique du triage au moment de la tonte. La laine du cou, du ventre et des pattes, ayant une valeur inférieure au reste de la toison, doit être détachée. Il faut éviter, d'autre part, de mêler la laine de couleur à la laine blanche. La marchandise, lavée et triée, devra être emballée et expédiée avec soin, en balles parallépipédiques, pressées à la presse hydraulique lorsqu'on le pourra, la pression n'abîmant pas la laine.

La France, en 1913, importait 25.000 tonnes de peaux brutes, valant 249.000.000 de francs : part de nos colonies 24 millions. La majeure partie des peaux de l'A. O. F. était utilisée dans le pays même ; aussi, les exportations n'atteignaient-elles, en 1913, que 2.000 tonnes, d'une valeur de 2.200.000 francs. Jusqu'à avant la guerre, les cuirs étaient dirigés sur les marchés suivants : Liverpool, 60 % ; Hambourg, 25 % ; France, 15 %. Depuis août 1914, le marché allemand est fermé et l'Angleterre reçoit la plus grande partie de ce qui était jadis envoyé à Hambourg.

Le pourquoi de cette préférence réservée à l'Angleterre, tient à plusieurs causes : les cours y sont mieux tenus, l'industrie des tanneurs ayant su tirer le meilleur parti du cuir « Sénégal » sec. Depuis le 18 janvier 1918, les cuirs frais de boucherie ont été réquisitionnés. Les quantités exportées atteignaient en 1914 : 3.330 tonnes. Pour l'année 1919, nous notons les chiffres suivants :

Côte-d'Ivoire : 81.871 kilogs d'une valeur de 173.428

francs ; Guinée : 1.186.084 kilogs d'une valeur de 3.005.962 francs ; Sénégal : 808.965 kilogs d'une valeur de 2.405.524 francs ; Haut-Sénégal-Niger : 128.333 francs.

De l'avis de tous les industriels et notamment des essais faits chez MM. Perrin et C^{ie} à Grenoble, il résulte que les peaux soudanaises (peaux de chèvres plus spécialement), sont fortes et ont un grain fin. Les indigènes ne savent pas dépecer proprement les animaux. C'est à nous de leur apprendre. Une fois enlevées, les peaux doivent être trempées dans un bain d'arséniate de potasse, séchées à l'ombre et non au soleil, comme le font les noirs, puis expédiées bien ployées. Au point de vue de la marque, il faudrait interdire aux indigènes cette détestable habitude, qu'ils ont, de détériorer les peaux en marquant les animaux sur tout le corps. Des primes, accordées pour les peaux apportées dans d'excellente conditions faciliteront l'emploi de ces méthodes.

Comme nous l'avons dit précédemment, le centre de l'élevage est le Haut-Sénégal-Niger. L'élevage au Soudan dépend du mouvement des crues et des décrues du Niger. De janvier à fin juin, pendant la saison sèche, les troupeaux de bœufs et de moutons à laine, viennent paître sur les paturages où pousse le borgou ; puis vers la fin de juillet ou la fin août, quand commence l'inondation, les troupeaux, sous la conduite de pasteurs Peuhls, ou accompagnés parfois de toutes les tribus, s'en vont hiverner, soit vers le pays Méma, soit vers les régions situées au Nord des lacs Kabara, Sumbi,

Tenda, soit enfin sur les dunes de sable du Corombana. Ils y broutent les graminées, que les pluies ont fait pousser, les feuilles de quelques arbres : acacias, balanites, etc... Les chèvres seules ne suivent pas ce parcours de transhumance ; elles demeurent toujours dans la brousse épineuse. Les indigènes de ces régions : Peuhls et Toucouleurs, ne gardent auprès d'eux, que quelques animaux, en vue de la boucherie. Différentes améliorations sont nécessaires pour accroître ce cheptel et l'améliorer, améliorations dont certaines comme l'usage de la sélection, sont à recommander dans toute l'A. O. F. Les espaces de terrains où les bestiaux paissent, diminuent de jour en jour, envahis qu'ils sont par les cultures vivrières des indigènes. Plus on restreindra par une culture intensive, les étendues nécessaires à ces dernières, plus on verra s'accroître la possibilité de développer le troupeau soudanais. Le problème, ainsi considéré, il est certain que la mise en irrigation d'une partie du delta central du Haut-Niger, sera un merveilleux adjuvant à l'accroissement des troupeaux. La construction d'abris, le long des parcours de transhumance, serait, sans nul doute très utile, mais trop dispendieuse. Une agriculture perfectionnée semble être le seul moyen de pouvoir remédier à l'inconvénient de ces longues marches, où les animaux mal nourris soumis à toutes les intempéries, perdent les $\frac{3}{4}$ de leur valeur.

Nos efforts doivent tendre à développer, plus encore, l'assistance vétérinaire. La peste bovine, qui depuis trois années décime nos troupeaux soudanais, nous en

démontre la nécessité. De l'avis de M. Sarraut, les ravages ont été si considérables, que l'on ne peut songer d'ici avant 5 ans, à tirer parti du bétail soudanais. La pneumonie, le parasitisme intestinal, sont bien moins à redouter. Comment lutter contre ces fléaux ? Nous devons former, autant que possible à nos méthodes « les Amirous », sorte de bergers chefs, dont l'autorité et les conseils sont unanimement respectés. C'est par eux, que nous pourrions introduire nos façons de procéder chez les pasteurs Peuhls. Notre rôle consistera aussi à pousser plus avant, les études contre les maladies. Au mois de janvier 1921, un enseignement de médecine exotique vétérinaire, a été créé à Alfort. La question du croisement ne semble pas devoir s'envisager pour les chèvres ainsi que pour les bœufs, tout essai de cette sorte, ferait perdre à la race, sa rusticité. Une simple sélection des mâles et des femelles suffira, à la condition qu'elle soit rendue effective par le contrôle de nos agents.

Cette étude des principaux éléments du commerce extérieur, au point de vue exportation, ne saurait être complète, si avant de terminer, nous ne mentionnions pas les dépouilles d'animaux sauvages. Jadis très importante, cette industrie a singulièrement diminué, par suite des véritables massacres de marabouts, de huppés, auxquels indigènes et colons se sont livrés. Des arrêtés ont dû être pris, pour interdire et limiter la chasse de certains animaux ou oiseaux. Aussi, en 1919, seul du groupe de l'A. O. F., le Sénégal exporte-il 470 kilogs de dépouilles valant 350

francs et 63.500 kilots de dents d'éléphants, valant 870 francs.

e) *Les produits miniers* (1).— Au point de vue richesses minières, l'A. O. F. ne fournit que de l'or. Trois gisements aurifères sont tout particulièrement remarquables. L'or dans le bassin de la Falémé (Bambouck, Sintédougou, Fontofa) se trouve dans un conglomérat ferrugineux, qui recouvre le sol, sur une épaisseur d'environ 15 à 20 mètres. L'eau souterraine ou apparente, entraîne l'or dans les alluvions que les rivières charrient aux hautes eaux. Les indigènes exploitent les mines aurifères depuis un temps immémorial. Ils ne s'attaquent pas aux filons des montagnes. Leurs instruments de travail sont très primitifs. Les placers produisent annuellement environ 200 kilogs d'or. Une pépite d'or de 30 kilogs, avait été trouvée en 1898 à Diébélé. Tout récemment, un indigène du cercle de Satadou-gou a trouvé dans les terrains aurifères de la Falémé, une pépite d'or du poids exceptionnel de 2 kilogs. Au 1^{er} janvier 1910, 90 permis de recherches ordinaires avaient été accordés, ainsi que 41 permis de recherches par dragages sur la Falémé et ses affluents, 11 permis d'exploitation ordinaire, 9 permis d'exploitation. De nombreuses sociétés, ont été créées pour exploiter ces

(1) a) Annuaire Colonial, 1920. Etude sur les Richesses Minières de l'A. O. F.

b) J. Meniaud, Haut-Sénégal-Niger, 11^e partie.

c) Rapport d'ensemble annuel du Gouvernement Général de l'A. O. F. (Situation Economique, Mines, Guinée, Sénégal, Haut-Sénégal-Niger, Côte-d'Ivoire).

richesses : Compagnie Minière du Soudan Français, Société de la Falémé, Société des recherches minières de l'A. O. F. La Compagnie des Mines de Sénégal est la plus importante de toutes ; en 1913, elle avait envoyé en France pour 300.000 francs d'or.

Le deuxième gisement aurifère se trouve en Guinée, sur les limites du Haut-Sénégal-Niger, dans la région du Bouré-Siéké-Mandingue. Les gisements filoniens sont constitués par des schistes dont la décomposition a donné naissance à une argile traversée par de nombreuses veinules de quartz friable. C'est dans cette masse argileuse, que l'or se trouve disséminé d'une façon plus ou moins homogène et dont les différentes parties sont d'autant plus riches que les veinules de quartz sont plus abondantes. Cette nature de gisements a été constatée sur une grande étendue dans le cercle de Siguiri. Le Compagnie des Mines de Siguiri, qui a tenté un essai d'exploitation, de ces gisements sur la colline de Fatoya, a obtenu en 36 mois de marche intermittente, une production d'environ 80 kilogs d'or. Le rendement variait de 0 gramme 5 à 2 grammes, au mètre cube traité. Les gisements alluvionnaires sont représentés par des couches de 1 mètre à deux mètres d'épaisseur, situées au fond de certaines vallées à des profondeurs atteignant parfois 30 mètres. Ces couches sont formées de détritits argileux et sableux, provenant de l'érosion des affleurements filoniens. La Compagnie Minière de Guinée, a essayé d'exploiter à l'aide de puissants excavateurs trois couches aurifères, superposées dans la vallée de Kobako. Cet essai a été interrompu

après une production de 2.235 grammes d'or. Les gisements fluviaux sont constitués par des sables que l'on trouve dans les lits de rivières, et qui semblent avoir la même origine que les gîtes alluvionnaires. La Société anonyme des dragages aurifères du Tinkisso a fait, sur cette rivière, des essais d'exploitation, qui ont été arrêtés au 1^{er} janvier 1910, et n'ont jamais repris depuis. En 43 mois de marche, la production avait atteint 210 kilos d'or. La teneur des terrains est faible et l'exploitation revient très chère. Au 1^{er} janvier 1914, il restait en cours 420 permis de recherches terriens d'une superficie de 396.587 hectares, 27 permis de recherches fluviaux d'une superficie de 24.700 hectares, 5 permis d'exploitations terriens d'une superficie de 2.575 hectares, 13 permis d'exploitations fluviaux d'une superficie de 7.626 hectares, en tout 431.488 hectares étaient exploités. Voici quel a été le montant de la production :

1914 : 309.036 francs ; 1916 : 996.994 francs ;
1918 : 619.140 francs ; 1919 : 414.314 francs.

Les indigènes exploitent surtout ces gisements ; la quantité d'or qu'ils en tirent est très difficilement évaluable.

Le Lobi (Haute-Côte-d'Ivoire, confins du Dahomey), est peut-être la région la plus riche en or de toute l'A. O. F. Jusqu'ici aucune prospection sérieuse n'a été tentée, cette contrée très fertile, est difficilement accessible. Les indigènes, qui l'habitent sont hostiles aux européens. Leur soumission est toute récente. D'après les données que nous possédons, on peut évaluer à 200 ou 300 kilos d'or la production moyenne.

L'échec de toutes nos tentatives pour l'exploitation de l'or en A. O. F., tient à plusieurs causes. Nous nous heurtons tout d'abord à de très grandes difficultés naturelles. Le lit rocheux des cours d'eau met obstacle au dragage des alluvions. Les rivières n'ont pas assez d'eau pendant la saison sèche pour permettre l'emploi de la méthode hydraulique californienne. Et surtout nos tentatives ont été trop rapides. Nous avons voulu exploiter les richesses minières de certaines régions, sans connaître ces dernières ; Tout est à refaire. Nous devons tout d'abord, connaître à fond la géologie de l'A. O. F. Dans ce but, l'établissement d'une carte minière avait été commencée en 1913. Le laboratoire de recherches géologiques rattaché à la section des mines de l'inspection générale de travaux publics continuait la détermination et l'analyse de nombreux documents recueillis. Des recherches sur le terrain étaient poursuivies. Un nouveau décret minier, uniforme pour toute l'A. O. F. était en préparation. Pendant la guerre, les études de M. H. Hubert ont permis d'élucider nombre de questions restées jusqu'ici obscures. Il faut reprendre maintenant les travaux antérieurs, les pousser plus avant.

Une fois ce travail de prospection terminé, si nous voulons passer aux réalisations, il faudra constituer des sociétés au capital puissant, munies d'un outillage perfectionné, dirigées par des hommes honnêtes. Trop souvent ces sociétés créées avant la guerre, devaient leur naissance à l'imagination fertile d'un homme d'affaire ; les actions lancées dans le public, servaient à la spéculation jusqu'au moment où tout croulait. Imitons en

cela l'exemple des Anglais, qui n'hésitent pas à engager de formidables capitaux dans les entreprises minières reconnues sérieuses. Les obstacles naturels seront alors vaincus et l'A. O. F. pourra nous fournir une partie de cet or, que nous demandons aujourd'hui exclusivement à la Guyane française.

DEUXIÈME PARTIE

Organisation du Commerce

CHAPITRE PREMIER

DU FONCTIONNEMENT DU COMMERCE LOCAL

Le commerce local a pour but essentiel de rassembler entre les mains des exportateurs les produits et denrées destinés au dehors, et surtout de permettre l'approvisionnement des indigènes.

Paragraphe 1. — Mécanisme du commerce local

Ce commerce se fait pendant la saison sèche de fin novembre au début de juin. Pendant ce laps de temps-

là seulement, les communications sont possibles ; en même temps la matière commerciale ne souffre pas d'intempéries en cours de transport.

Les échanges se font dans des marchés périodiques plus ou moins importants. On peut, sans trop d'exagération, les comparer aux foires de chez nous (1). « Dès 9 heures du matin, les arrivages commencent, chaque vendeur prépare son étalage ou parque son bétail dans le quartier de la place réservé à chaque genre de commerce. Les ateliers minuscules des artisans sont installés, leur outillage déballé, les rôtisseurs et restaurateurs préparent leur cuisine en plein vent, les brochettes de viandes, débitées par les bouchers, sont grillées au feu de bois, les beignets de mil ou de niébé se dorent au fond des poêles d'argile. C'est vers midi que l'activité commerciale est à son comble ; il n'est pas rare de trouver deux à trois mille personnes sur certains marchés. Un bourdonnement continu s'élève de la foule pressée, où se rencontrent les types, les costumes, les idiomes les plus variés. Cependant les affaires se traitent, et l'on voit sortir de quelques vieux sacs de cuir crasseux, des cascades d'écus insoupçonnés. Vers 4 heures, la place se vide, les villageois regagnent leur domicile, les uns à pied, les autres à cheval ; d'autres portés sur des bœufs tranquilles, sur des ânes résignés et dociles, dont ils enfourchent l'arrière-train et qu'ils conduisent avec une baguette ». Un droit journalier

(1) J. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, 11^e partie, page 494.

s'élevant de 0,05 à 0,20, est perçu sur les marchands fréquentant régulièrement la place. Ces droits, peu élevés, sont en général justifiés par les aménagements et commodités, dont l'administration locale s'efforce de doter les marchés pour que les indigènes puissent s'y livrer convenablement à leurs affaires. La progression des droits de place (pour le Haut-Sénégal-Niger seulement), était toujours constante avant la guerre :

1905 : 224.103 francs ; 1910 : 445.757 francs ; 1911 : 541.803 francs ; 1912 : 575.264 francs ; 1913 : 640.621 francs.

Un droit plus élevé (30 francs par mois en 1913), est perçu sur les Syriens non établis en boutiques et vendant sur les marchés. Cette imposition relativement considérable, constitue un régime d'exception, justifié par les conditions toutes spéciales, dans lesquelles vivent et opèrent ces tribus de marchands, qui portent à la fois préjudice aux traitants indigènes et aux européens. Depuis quelques années déjà, l'émigration de ces Syriens en A. O. F. est signalée comme un danger et l'on a réclamé des mesures contre eux. Chassés de leur pays par l'oppression des Turcs et des Druses, les premiers de ces orientaux ont débarqué à Dakar, en 1890. Depuis lors, leur nombre n'a cessé de s'accroître. Petits, basanés, d'aspect misérable, ils ont, en 10 ans, accaparé le commerce de détail. Ils se contentent de peu, et connaissent la langue du pays. Trop souvent, ils sont des usuriers. Le rôle d'intermédiaire qu'ils jouent est désastreux et aboutit à faire hausser les prix. On a parlé de leur interdire l'entrée de l'A. O. F., mesure

bien difficile à prendre et surtout à exécuter. Il serait plus simple que les commerçants français s'établissent, eux-mêmes, marchands en détail. Malheureusement, nos colons viennent en A. O. F. avec l'idée bien arrêtée de faire fortune le plus vite possible, les petits bénéfices ne les tentent pas (1).

Sur ces marchés se vendent tous les principaux produits d'alimentation, les vêtements, les articles de mercerie, les bijoux, la verroterie, les animaux. La monnaie, la plus couramment employée est notre monnaie française, pièces d'argent et monnaie de billon. Proche de la Gold-Coast et de la Nigéria, on rencontre les schellings et double-schellings anglais. La Caurie, sorte de petit coquillage, constitue la monnaie indigène ; elle tend d'ailleurs à disparaître de plus en plus. Les mesures de longueur sont la coudée (0 m. 50), l'empan (0 m. 25), le pied (0 m. 33), la brasse (1 m. 65), le pas (1 m. environ). Ces diverses mesures ne sont généralement pas représentées par des instruments ; aussi leur estimation varie-t-elle dans des proportions notables. Parmi les peuplades fétichistes, nous ne trouvons aucun instrument de capacité, seul le prix de la marchandise varie. Les Musulmans se servent de mesures de capacités véritables : le sawel (2 litres à 4 litres 5), le moudd ($\frac{1}{4}$ du sawel), variant suivant les localités. Quant aux mesures de poids il n'en existe que pour les matières précieuses ; les indigènes se servent du mouktal (4 gram-

(1) Dr d'Anpreville. Notre vieux Sénégal. Paris, Larose, éditeur, 1909.

mes environ), qui comporte des multiples et des sous-multiples. Ces mesures sont représentées soit par des petites masses de cuivre ou de plomb, soit par des graines d'arbres et d'arbustes ; elles prêtent souvent à l'arbitraire.

Ce commerce local se fait toujours dans une même direction du Nord au Sud et inversement. Le Nord envoie vers le Sud, le bétail et le sel, le Sud expédie vers le Nord, les colas, les articles de parure et les étoffes, qu'il tient de l'importation. Le centre expédie des grains et du beurre de karité vers le Nord, ainsi, qu'une partie de ses bandes de coton, de ses pagnes et de ses couvertures de laine. L'autre partie avec du bétail et du poisson sec, vers le Sud. Par contre il retient au passage une fraction des échanges qui se font entre le Nord et le Sud.

Dans ce trafic commercial, certaines villes de l'intérieur ont été appelées de par leur situation géographique à jouer le rôle d'entrepôts, d'où les marchandises, après quelques jours, partent soit pour aller plus avant, soit pour gagner les pays voisins. Mopti est le centre du commerce de la laine dans le Soudan, elle doit son importance à ce qu'elle constitue le point d'aboutissement de la grande route venant d'Ouagadougou par Ouahigouya et Bandiagara. Djenné, au contraire, ne sera bientôt plus qu'un souvenir parce que situé au milieu des marais. Tombouctou est le grand entrepôt du sel provenant de Taoudéni. Bondoukou est le grand marché où les convoyeurs du Haut-Sénégal-Niger convertissent leur bétail en charges de kolas, qu'ils vont

revendre très avantageusement dans leur pays. En Guinée, Mamou draine tout une partie de la production bovine des cercles de Timbo, Ditinn, Labé, Pita, de Tamisa. Saraféré, dans le Haut-Sénégal-Niger est le lieu de rencontre des caravanes venant de la Guinée ou de la Côte-d'Ivoire, avec celles venant du Sahel et de la Mauritanie (1).

Les moyens de transport sont tout à fait différents, suivant qu'il s'agit du nord de l'A. O. F., des régions desservies par des chemins de fer, ou des pays que le rail n'a pas encore entamé.

Dans le Nord de l'A. O. F., par suite des conditions climatiques, le commerce se fait exclusivement par caravanes. Jadis les traitants Maures et Berbères, n'hésitaient pas à organiser de véritables convois. Ceux-ci traversaient le Sahara, certains de trouver de beaux revenus dans la vente des captifs sur les marchés du Sud-Marocain ou du Sud-Algérien. Depuis notre occupation, ce commerce est allé constamment en diminuant et à l'heure actuelle, il est à peu près inexistant. Le seul débouché de l'activité des populations d'Araouan, de Taoudéni, de Tichit, de Timaouné est vers le Sud. Les seuls éléments du commerce sont le sel et les produits de l'élevage. Deux grandes caravanes amènent, chaque année, le sel à Tombouctou. L'une en novembre-janvier, comprenant 15.000 chameaux (grand azalaï), l'autre en mai, de moindre importance (petit azalaï).

(1) Congrès d'Agriculture Coloniale, Tome IV, Elevage. Rapport de M. Pierre, déjà cité

De mai à novembre, pendant les chaleurs, l'éloignement des points d'eau rend très difficile l'accès de Taoudéni. La concurrence des sels marins et étrangers a amené une forte diminution dans l'exploitation des mines. Néanmoins, le sel de Taoudéni trouvera toujours un débouché chez les peuplades indigènes, qui le préfèrent à tout autre. Nous devons surtout assurer à ces commerçants la sécurité. Il est absolument nécessaire de mettre les caravanes à l'abri des Rezzous des tribus pillardes et guerrières venant du Sud-Marocain. Si la production des mines de Taoudéni est allée en diminuant, une des principales causes, en est à l'insécurité dans laquelle vivaient et vivent encore les exploitants (1).

Nous ne pouvons laisser les populations de ces régions vivre du seul commerce du sel. C'est à nous de diriger leurs efforts vers l'élevage des bœufs, des moutons et surtout des chameaux, les seuls animaux de bât. Pour atteindre un tel but, la sédentérisation des tribus nomades est nécessaire, cette sédentérisation aura un double avantage, elle nous permettra, tout d'abord, d'assurer plus profondément avec un minimum de troupes notre domination ; elle facilitera la reconstitution des parties boisées du Sahel, que les troupeaux et les hommes tendent à déboiser de plus en plus. Au point de vue fiscal, il serait peut-être pratique d'abaisser les droits perçus sur le sel (30 % dont 10 %

(1) J Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, 11^e partie. Le Commerce Intérieur.

pour la colonie, et 20 % pour le Caïd de Taoudéni), pour les relever par contre, sur les sels d'importation roumaine et espagnole.

Dans les pays où n'a pas encore pénétré le chemin de fer, des colporteurs de toute race font le commerce de marchés en marchés. Les Markas sont surtout marchands de métaux précieux et banquiers. Les Mossis, les Djennenké, les Dioulas se livrent à toutes sortes de trafics. Les Maures du Haut-Sénégal-Niger conduisent, eux-mêmes leurs troupeaux en Guinée ou en Côte-d'Ivoire. Au Dahomey, le mouvement commercial est entre les mains des Haoussas, des Nagos et de quelques Bambaras et Sénégalais, anciens tirailleurs ou gardes. Il est extrêmement rare de voir les éleveurs se livrer au commerce.

Un fois que ces colporteurs ont terminé leurs ventes dans un endroit, ils replient leurs étoffes, rangent leurs bibelots, refont les charges, qu'ils transportent avec leurs ânes ou bœufs, vers les marchés les plus voisins. On ne peut mieux faire, que de les comparer à nos colporteurs de l'ancien temps ou plus exactement à ces marchands ambulants, qui fréquentent aujourd'hui, les marchés des grandes villes et les foires des campagnes. Jadis ces colporteurs indigènes étaient astreints tous les trois mois, au paiement de certaines taxes proportionnelles au poids de leurs charges, ce système était peu pratique, parce que n'étant pas en rapport avec la qualité du commerce et l'importance des affaires. De plus il était ridicule d'obliger ainsi les indigènes, à faire de longues étapes pour se rendre auprès

de l'administrateur. En juin 1911, cette obligation a été supprimée et remplacée par une carte de circulation annuelle ; ceci dans un but exclusif de police. Ce commerce local, pour devenir florissant, doit être libéré de toutes entraves. Nous devons donc supprimer ces cartes de circulation sauf pour les courtiers en bestiaux, ceci dans un but de police sanitaire).

Dans les pays desservis par les chemins de fer, les indigènes voyagent-ils ? Les chiffres suivants sont suffisamment convaincants. En 1913, le chemin de fer Thiès-Kayes a transporté : 249.793 voyageurs contre 182.163 en 1912, soit une augmentation de 30 % ; la recette voyageurs a passé de 8.756.537 francs en 1912 à 12.067.803 francs en 1913. Le Kayes-Niger, la même année, transportait 162.244 voyageurs, le Conakry-Niger : 276.275, et le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire : 10.512. Nous ne pouvons que nous féliciter de ces résultats. Les jeunes indigènes en voyageant prendront des habitudes de dépense ; ils voudront imiter les noirs de la côte, qui vivent depuis longtemps en contact avec nous et nous ont emprunté les vêtements et un certain bien-être. Ils se rendront compte également de notre puissance, de nos moyens d'action et le désir d'indépendance s'affaiblira petit à petit en eux. (1)

(1) Rapport d'ensemble annuel (année 1913), du Gouvernement Général de l'A. O. F. Budget des chemins de fer pour les différentes colonies.

**Paragraphe 3. — Des améliorations à apporter pour
favoriser le commerce local**

Le développement du commerce local est fonction du nombre de la population. Plus les noirs seront nombreux, davantage, ils cultiveront les terres. Notre politique devra donc avoir un double but : vulgariser l'hygiène parmi les populations, éviter le plus possible d'enlever les indigènes à leurs terres. Le premier problème est en bonne voie de réalisation. Attirés par une solde très rémunératrice, les médecins français viennent assez nombreux en A. O. F. Le nombre des vaccinations et des consultations médicales, n'a fait qu'augmenter les dernières années avant la guerre.

Vaccinations : 1910 : 617.405 ; 1912 : 1.070.186 ;
1913 : 1.136.660. *Consultations* : 1905 : 329.800 ;
1913 : 1.717.000.

Le deuxième problème est infiniment plus délicat et demanderait à lui seul, une étude complète. Un fait est certain ; la conscription établie en A. O. F. entraînerait le départ des indigènes les plus solides, les mieux aptes aux travaux agricoles. Je n'insiste pas sur les difficultés de recrutement (Dieu sait pendant la guerre, comme il a fonctionné ! ! !), mais en admettant que le service militaire soit établi pour deux ou trois ans seulement (avec une très faible proportion de rengagements), que fera-t-on des noirs ? Continuerons-nous à les parquer sur le Rhin, pour qu'ils s'y trouvent en

contact avec une civilisation tout à fait différente de la nôtre ? Les enverra-t-on en Syrie, où ils se font décimer par la syphilis et le froid ? Certains ont proposé une solution qui paraît à première vue, bien plus conforme à notre esprit français imprégné d'idéal. Les noirs seraient installés dans des camps (de préférence dans le Midi de la France). Là ils se trouveraient assez près des villes pour qu'ils puissent s'y instruire, assez loin pour qu'ils évitent de s'y contaminer. Pendant deux ou trois ans, ils se pénétreraient de la civilisation française, puis reprendraient le chemin de leur pays. En somme, une installation qui serait à la fois une caserne et une école. Mais qui donc dirigera ces noirs ? Quels sont les officiers qui accepteraient ce rôle d'instructeurs ? et d'ailleurs à supposer que certains l'acceptent, seraient-ils à la hauteur de la tâche ? A plus forte raison, pour les sous-officiers vivant continuellement avec leurs hommes. D'ailleurs quels avantages tirerons-nous de cette façon de faire ? Créer chez ces noirs des besoins nouveaux ? Oui, sans doute, mais ne peut-on pas le faire dans le pays même ? Eveiller un sentiment d'unité entre eux ? Mais, est-ce bien là un avantage pour nous et non pas plutôt un danger ?

Le développement du commerce local implique également le développement et l'amélioration des voies de communication, dont nous parlerons plus loin.

Un gros effort à réaliser, est l'introduction en A. O. F. de notre système métrique. Pour cela il est nécessaire d'y préparer l'esprit des populations, en ayant soin de répandre parmi elles peu à peu, quelques types

de mesures se rapprochant le plus possible, par leurs dimensions de celles qu'elles emploient sur les marchés locaux. Le percepteur des droits de place dans les marchés, semble être tout désigné pour procéder aux premiers essais de cette réforme, qui permettra d'introduire de la simplicité et de la sécurité dans les différentes évaluations. Pour la Monnaie, la politique à suivre est bien simple ; il faut remplacer la monnaie indigène par notre monnaie française d'argent et de billon ; les noirs ayant manifesté au cours de la guerre, une profonde répugnance pour la monnaie de papier. L'emploi de la monnaie indigène favorise par trop les spéculations et l'usure.

CHAPITRE II

DU FONCTIONNEMENT DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Les maisons françaises qui font le commerce avec l'A. O. F., se livrent presque toutes à l'exportation et à l'importation. Parmi les principales on peut citer : la Société Commerciale de l'Ouest-Africain, qui possède 15 comptoirs et plus de 100 factoreries (Capital 30 millions de francs. Chiffre d'affaires, en 1919-1920 : 128 millions. Bénéfices nets : 7.682.000 francs) ; la Compagnie Française de l'A. O. F., la Compagnie Générale de l'A. O. F. (capital 10 millions de francs. Bénéfices net en 1919-1920 : 5.640.000 francs) ; la Société Commerciale de l'Ouest-Africain, la Compagnie Forestière de l'Afrique Française, la Compagnie Industrielle et Commerciale de la Côte-d'Afrique, les Etablissements Devès, Chaumet et Cie, la Société d'Importation des bois exotiques, etc...

Ces Compagnies commerciales ont établi leur siège central au chef-lieu de la colonie ou dans un de ses

ports principaux. Là se tient l'agent général. Dans les grandes agglomérations de l'intérieur, des comptoirs ont été installés sous la direction d'employés européens. Des traitants noirs, choisis parmi les plus intelligents, représentent la Compagnie dans les villages indigènes. Les transactions commerciales s'opèrent, soit par le drainage des marchandises de bon écoulement, soit par un courant commercial intelligent et continu. Le commerce en A. O. F. comprend deux opérations très distinctes : la vente de tous les objets possibles : produits alimentaires, verroterie, tissus, etc..., l'achat de matières premières. Le noir apporte le plus souvent lui-même sa récolte. Parfois le chef du comptoir envoie un de ses employés avec mission de découvrir les vendeurs et de traiter directement avec eux. Rarement il y va lui-même. Les comptoirs sont tous établis sur le même modèle : en bas, la boutique de vente au détail, le bureau du directeur, la caisse ; à l'étage au-dessus, la salle à manger, les chambres des employés ; tout autour, les hangars, les magasins de dépôt, les cases des manœuvres noirs, les caravansérails des Dioulas. Le personnel est strictement tenu et la discipline est assez sévère. Le chef de comptoir vit avec ses employés ; ceux-ci sont payés, à l'heure actuelle, environ 300 francs par mois, nourris et logés (1).

Pour réussir comme commerçant en A. O. F., il faut être doué de très sérieuses qualités : grande ténacité,

(1) Dr d'Anfreville. Notre vieux Sénégal, déjà cité, passim.

expérience sérieuse, connaissance des mœurs économiques de la région où l'on vit, connaissance des caractères et de la langue des habitants, etc... Tous ne peuvent réussir. Les grandes Compagnies commerciales ne manquent pas d'employés inférieurs, mais trop souvent, hélas ! les employés supérieurs, les chefs de comptoir, leur font défaut.

L'arachide donne lieu à un commerce tout à fait spécial, connu sous le nom de « traite ». Nous allons l'étudier, d'une façon un peu approfondie, tant en raison de l'importance du produit lui-même, que des améliorations qu'il serait nécessaire d'apporter à ce commerce. La traite débute en novembre, bat son plein en décembre-janvier, parfois février, et se termine en Mars. Les acheteurs d'arachides ou traitants, agissent soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'une maison de commerce. Ils sont installés aux croisements des routes, vers les stations de chemins de fer, dans des points où l'écoulement des marchandises est facile ; quelques-uns même vont plus loin dans l'intérieur, le plus près possible du producteur. L'on trouve aussi, dans les villages, des traitants noirs. Entre tous ces intermédiaires et le pauvre producteur indigène, la lutte s'engage, l'un cherchant à vendre le plus cher possible, l'autre cherchant à acheter le meilleur marché et si possible à regagner d'un côté ce qu'il perd de l'autre. Si le noir possède des bêtes de sommes : chameaux, bœufs, ânes, il charge les arachides et va les vendre directement aux escales où il est sur d'en trouver un meilleur prix. C'est là la solution préférable entre toutes, mais trop souvent hé-

las ! la moins fréquente. La plupart du temps, en effet, l'indigène a des engagements à remplir ; pendant le cours de l'année n'ayant aucun argent devant lui, désireux de se procurer une fantaisie quelconque, il est allé emprunter au traitant noir ou européen. Ce dernier lui a fourni l'argent nécessaire, moyennant le dépôt préalable de gages, consistant en bracelets, colliers, etc... Lors de la récolte, l'indigène vient trouver son prêteur et lui cède ses arachides. Si la récolte est bonne, il se libère entièrement, sinon il s'engage à nouveau et les intérêts s'accumulant, le noir se voit bientôt réduit à une véritable servitude économique. A supposer même, ce qui arrive bien rarement, que le producteur ne soit pas endetté, l'argent qu'il tire de la vente de ses arachides ne lui appartient pas longtemps, car neuf fois sur dix, il le transforme souvent même dans la boutique des traitants en achats de marchandises variées. Les arachides, une fois passées aux mains des commerçants, sont mises dans des sacs pour être transportées par le chemin de fer, jusqu'aux ports d'embarquement d'où elles sont dirigées vers les usines européennes. Cette façon de procéder présente de nombreux inconvénients. L'existence d'un grand nombre d'intermédiaires oblige les industriels à acheter à bas prix ; les producteurs pour se libérer vendent toute leur production et ne gardent rien pour les semences ; les fraudes sont facilitées et même encouragées. Il serait vraiment utile que les grandes maisons d'exportation se réservent le monopole des achats et ne traitent plus avec des intermédiaires qui majorent les prix ; il est certain

que les commissions, qu'il faut payer à ces derniers, dépassent et au-delà le salaire qu'elles donneraient à leurs employés établis dans les grands centres, auprès des producteurs. Il faut faire plus et tâcher autant qu'il est possible d'éviter de trop grandes variations dans les prix ; les indigènes n'en comprennent pas la raison et croient qu'on les trompe. Or, le rendement des récoltes, en A. O. F., est fonction non du climat, « mais des prix payés à la récolte précédente » (Van Vollenhoven). Ne serait-il pas possible d'éviter aux commerçants, l'obligation dans laquelle ils se trouvent d'écouler rapidement en Europe avant la saison des pluies, les arachides qu'ils avaient achetées dès qu'elles étaient entre leurs mains et quelques soient les cours ? Ils subissent les prix sans avoir aucun moyen de lutter contre de mauvaises conditions de vente, et par contre-coup les indigènes en supportent les conséquences. La guerre, par la rareté du fret qu'elle a entraînée, a nécessité la construction, à DaKar, à Rufique, de grands hangars et entrepôts. De ce côté-ci, la question est donc résolue. On a même proposé d'organiser le warantage chez le producteur, tel procédé serait certes très utile, mais l'A. O. F. n'est pas encore arrivé à un degré d'évolution sociale suffisant pour qu'il puisse y réussir (1).

Quant aux prêts aux indigènes, ils devront être assurés par les sociétés locales de secours mutuels. Au

(1) Y. Henry. Les Matières Premières Africaines. Tome I
Les matières grasses.

besoin, les sommes nécessaires pourraient être fournies par la Banque de l'Afrique Occidentale.

Les Compagnies, qui trafiquent avec l'A. O. F., doivent également changer leur propre mentalité. Il ne faut plus, qu'elles considèrent cette colonie comme un pays où il s'agit de faire fortune en moins de temps possible. Trop souvent, leur seul but est de donner le maximum de dividende à leurs actionnaires, en restreignant pour cela les prix d'achat. Elles doivent songer qu'elles travaillent non pas exclusivement en vue de l'intérêt de quelques particuliers, mais aussi en vue de l'intérêt général. Les indigènes ne sont pas des individus que l'on peut voler impunément et envers qui l'on peut tout se permettre.

TROISIÈME PARTIE

Outillage du Commerce en Afrique Occidentale Française

CHAPITRE PREMIER

DE L'OUTILLAGE DU COMMERCE LOCAL

Ignorant l'art d'atteler les animaux à des véhicules, les noirs ne se servent des chameaux, chevaux, ânes ou bœufs que comme animaux de selle ou de bât. Encore faut-il remarquer que les chameaux ne vivent guère au-dessous du 14° de latitude et les bœufs au-dessous du 10°. On trouve un peu partout des chevaux et des ânes, mais leur résistance va en diminuant à

mesure que l'on descend vers le Sud. Dans les régions favorables à leur existence, il est pour nous de la plus grande utilité d'apprendre aux indigènes, à atteler leurs bêtes, à s'en servir comme moyens de transport. Cette mission doit être confiée aux bergeries-modèles.

Lors de notre arrivée en A. O. F., le portage par hommes était le moyen de transport le plus usité. Nos efforts doivent tendre à le faire disparaître. Le portage enlève les indigènes à leurs familles, à leurs champs. Souvent, cette pratique a amené le désert le long des pistes suivies par les convois. Il coûte très cher; on comptait avant la guerre, qu'il revenait quotidiennement à 0 fr. 70 par tête et par homme. L'extension de l'élevage, l'emploi par les indigènes de voitures légères, genre « Lefèvre », la pénétration poussée toujours plus avant des chemins de fer, des rails Decauville, assureront en peu de temps, la disparition de cette méthode barbare et immorale.

On ne peut guère fonder d'espairs sur la possibilité de construire des routes praticables en A. O. F. Pendant la saison sèche, elles sont carrossables. Pendant l'hivernage, détrempées par les pluies, coupées de marigots torrentiels ou de marécages, elles sont généralement impropres à tout trafic roulant et l'on ne peut circuler qu'à cheval, en passant les cours d'eau à même. Ces routes ne sont d'ailleurs que des pistes reliant les principales villes entre elles, fréquentées par les caravanes et les marchands indigènes.

En Mauritanie, le commerce du sel se fait soit par

la route de Kounta, soit par celle de Bérabich. La première, venant du bassin de Bamba, atteint le Djouf par In-Echaië et El-Gattara ; la seconde gagne Tombouctou par Assouan.

Au Soudan, les pistes principales sont les suivantes :

Kayes-Noirom-Goubou, Sokolo, Sansanding.

Bafoulabé-Satadougou.

Bamako-Siguri.

Bamako-Bougouni.

Bamako-Sikasso.

Ségou-Koutiala-Sikasso.

Ségou-San-Koury-Ouagadougou.

Mopti-Bandiagara-Ouahîgouya - Ouagadougou - Fada-N'-Gourma.

Niafunké-Tombouctou.

Kabara-Tombouctou.

Au Sénégal, nous trouvons la voie de Podor, celle de Rufisque vers Satadougou, qui double la ligne de chemin de fer, et enfin la route de la Casamance vers la Guinée. Dans ce dernier pays une seule grande voie, celle de Konakry au Niger, passant par Timbo et Kouroussa ; une multitude de piste rayonnent de Kouroussa à Kankan, de Kankan à Beyla, de Kouroussa à Siguri.

En Côte-d'Ivoire, de Dimbroko et de Bouaké partent plusieurs routes vers Man et Beyla, O'Dienné et Bobo-Dioulasso. Au Dahomey, les routes doublent les chemins de fer existant, puis de leurs terminus, elles gagnent soit le Moyen-Niger par Savé-Parakou-Bouay-Kandi,

soit le centre du Soudan, par Parakou-Djougou-Natitingou-Poma et Fada-N'Gourma. (1)

Des routes dignes de ce nom, c'est-à-dire empierrées, avec des ponts sur les rivières et les marigots il n'en existait avant la guerre que de très rares, dans les principales villes et leurs abords immédiats ; une seule dans le Haut-Sénégal-Niger de Bamako à Bougouni. La guerre est venue, et il est fort probable qu'à l'heure actuelle, cette route doit avoir besoin de réparations. Depuis 1919, de véritables et considérables efforts ont été faits dans ce sens. Les Conseils municipaux de Dakar et de Saint-Louis ont voté une subvention de 150.000 francs, pour l'achèvement de la route qui unira ces deux villes. En Côte-d'Ivoire l'activité témoignée a été très grande. En 1918, Il existait 370 kilomètres de routes automobilisables toute l'année, avec ponts et empièrrements définitifs ; 608 kilomètres de routes automobilisables simplement, et 1.695 kilomètres de route automobilisables en saison sèche. Les travaux de la route reliant Agboville-Amasue-Abengourou, commencés le 15 août 1919, sont très avancés ; il en est de même pour les routes reliant : Bonua à Adiaké et Grand-Bassam à Abidjan. Toutes seront praticables aux automobiles. Il est très difficile de pouvoir établir un plan d'ensemble pour la construction future des routes en A. O. F. Nous avons, en effet, à lutter contre un adversaire redoutable : la nature, et d'un

(1) J. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, 1^{re} partie. Les moyens de transport.

autre côté notre situation budgétaire ne nous permet pas de consacrer des millions à mener de front, la construction des routes et celle des chemins de fer. Si le Gouvernement central, doit s'intéresser à l'établissement de ces derniers, il semblerait préférable de laisser à chaque colonie, l'initiative de la construction des routes, de concert avec les Chambres de commerce locales, en ayant soin, toutefois, d'éviter que les routes et les chemins de fer, fassent double emploi. Quant aux pistes, la législation actuelle paraît suffisante ; pendant la saison sèche, les administrateurs avec les ressources affectées à leurs cercles, assurent leur entretien ; ils font débroussailler et niveler le terrain sur quelque largeur et veillent à ce qu'il ne soit pas envahi par la végétation.

Pour aller d'un point à un autre, les indigènes, quand ils le peuvent, préfèrent « les chemins qui marchent ». En dehors des deux grands fleuves et de leurs affluents, les rivières de la Côte occidentale d'Afrique, sont à peu près toutes navigables pour les pirogues et les chalands indigènes ; le Saloum, la Bandama, la Comoë, la Volta Noire, la Sassandra, le Rio Nunez, la Falamé, le Bani sont navigables pendant la saison pluvieuse dans les biefs seulement. Quant au Sénégal et au Niger, proprement dits, ils sont navigables pour les pirogues indigènes, sur tout leur parcours ; quelques rapides arrêtent seuls et encore peu souvent, la témérité des noirs : chutes de Gouina et de Félou, pour le Sénégal ; rapides de Bamako à Kouroussa, d'Anssongo pour le Niger.

La navigation indigène est surtout considérable dans les biefs de Kayes à la mer, pour le Sénégal ; de Kouliokore à Annsongo, pour le Niger. Les pirogues sont construites de planches taillées dans les arbres du pays, clouées ensemble ou cousues par des cordages de textile, tels que le dà ou les fibres de rôniers et calfatées avec de l'argile mêlée de bouse de vache. Quelques-unes des pirogues de la région de Djenné, longues de 15 à 16 mètres, larges de 3 mètres 50 et profondes de 1 mètre 50, peuvent porter jusqu'à 15 tonnes de marchandises. Dans les rapides, les indigènes n'emploient guère que des pirogues d'une seule pièce, creusée dans un tronc d'arbre. Le service est assuré, soit par des marchands, ayant des bateliers à leur solde, soit par des entrepreneurs de transport ou des pêcheurs. Leurs prix sont très faibles (0 fr. 03 la tonne km), mais par contre, ils n'assurent ni la sécurité des voyageurs, ni l'étanchéité des marchandises. On ne peut guère songer à améliorer ces modes de transports rudimentaires ; notre seul but doit être d'abaisser le plus possible les prix sur les bateaux européens.

CHAPITRE II

DE L'OUTILLAGE DU COMMERCE EKTERIEUR

Paragraphe 1. — Voies fluviales

(1) Les rivières côtières sont à peu près impropres à tout service régulier de navigation ; à peine quelques chalands peuvent-ils y circuler pendant les hautes eaux. L'importance des deux grandes artères fluviales de l'A. O. F. : le Sénégal et le Niger, est non seulement économique, mais aussi politique. C'est le long de leurs rives que s'est avancé petit à petit notre domination. Le Sénégal, d'une longueur totale de 1.700 kilomètres, est navigable de Kayes à la mer, pour des navires calant 5 mètres, chargés à 800 et 1.000 tonnes, du 20 août au

(1) Rapport d'ensemble annuel (année 1913) pour l'Afrique Occidentale Française. Travaux publics. Haut-Sénégal-Niger-Sénégal.

J. Meniaud. Haut-Sénégal-Niger, 1^{re} partie. Les moyens de transport.

20 sept., période des crues Du 1^{er} avril au 15 octobre, les navires calant 3 mètres à 3 m. 10 peuvent atteindre Kayes. Du 14 juillet au 10 novembre, les petits vapeurs de 1 m. 80 à 2 mètres, font ce trajet et enfin du 1^{er} juillet au 15 décembre, les monoroues seulement. L'hydrographie du fleuve ainsi que son régime des crues, avaient déjà parfaitement été étudiés, avant la guerre. Des travaux d'amélioration de son lit, des balisages, avaient été effectués. Faut-il les continuer maintenant et faire plus ? On peut en douter. Le Sénégal présente de grands inconvénients. La forme de son embouchure varie souvent, sous l'influence de la puissance hydraulique du fleuve, de la masse plus ou moins grande des alluvions côtières et de l'effet des lames du large. La barre nécessite l'allègement des navires, d'où une perte de temps, quand ce n'est pas une perte de matériel. Les arachides, qui forment la majeure partie du fret de retour des navires, se récoltent en novembre, époque à laquelle les eaux du fleuve sont déjà assez basses, d'où nécessité de construire à Kayes de vastes entrepôts. Evidemment on peut faire valoir l'avantage qu'il y aurait à faire de Kayes, qui n'est qu'à 500 kilomètres de Bamako, un port de mer accessible pendant 30 ou 40 jours par an aux navires calant 5 à 6 mètres. Mais cette navigation est encore soumise à la plus ou moins grande abondance de la crue : en 1913, les bateaux n'ont pu aller jusqu'à Kayes, par suite du peu de profondeur des eaux. Il n'en reste pas moins, d'ailleurs, que les marchandises amenées à Kayes, pour être embarquées, devront toujours subir un long stoc-

kage ; les arachides, en outre, seront astreintes à la nécessité d'un double transbordement. Ne serait-il pas plus préférable de consacrer nos efforts à la jonction du chemin de fer Thiès-Kayes-Koulikoro ? Cette dernière voie ne rendrait-elle pas des services plus importants ? Quoiqu'il en soit, le projet de M. Sarraut comporte la stabilisation puis l'amélioration de la barre du Sénégal, mais on peut s'étonner alors ne pas voir figurer sur le même rapport les améliorations qu'il conviendrait d'apporter de toute urgence au port de Kayes, et notamment la construction de quais.

Le Niger, comme le Sénégal, est navigable seulement par biefs, de Kouroussa à Bamako, de Koulikoro à Anssongo. A partir de cette dernière ville, il est coupé de rapides jusqu'à Say, où il redevient navigable pour aller pénétrer en Nigéria, presque immédiatement. Le bief le plus important est celui de Koulikoro à Anssongo, d'une longueur de 1.400 kilomètres. Il forme la prolongation naturelle du Kayes-Niger, qui aboutit à Koulikoro. La région qu'il baigne est éminemment fertile et appelée à un prompt développement d'ici quelques années.

Des travaux importants d'hydrographie ont été effectuée en 1905. Le fleuve a été balisé entièrement de Koulikoro à Anssongo ; une excellente carte de navigation a été dressée, indiquant les rochers à éviter et les canaux à suivre. Des stations hydrométriques ont été établies à Kouroussa, Siguiri, Bamako, Koulikoro, pour étudier le régime des eaux. Le bief Kouroussa-Bamako est important par suite des relations commerciales qu'il

permet d'entretenir avec la Haute-Guinée. Depuis 1918, le service de la navigation sur le Niger a créé une annexe sur le bief Bamako-Kouroussa. Avant la guerre, des dragages et des dérochements avaient été inscrits sur le programme des travaux publics de la colonie. A l'heure actuelle, un crédit de 2 millions est affecté à ces travaux. Sur le bief Koulikoro-Anssongo, nous trouvons organisés, dès 1913, de véritables services de navigation, comprenant 5 vapeurs, 2 pétroliers, 13 chalands en fer (contenance 166 tonnes), 10 chalands en bois (contenance 39 tonnes). Des ateliers de réparation, de fonderie, des magasins de dépôt et de transit avaient été installés dans les principaux ports. Quels services pouvaient rendre ces bateaux ? « Le Mage », le principal de tous, d'une puissance de 100 H.P. et d'une contenance de 10 tonnes environ, pouvait assurer le service suivant :

Entre Koulikoro et Mopti : 15 juillet-15 janvier.

Entre Mopti-Kabara-Tombouctou : 15 août-15 février.

Entre Kabara-Tombouctou-Anssongo : 15 novembre-15 mars.

Les autres navires de puissance moindre, et de contenance plus faible, pouvaient assurer le service, entre Koulikoro et Mopti, du 15 juin au 15 février, entre Mopti-Kabara-Tombouctou et Anssongo, du 15 septembre à fin avril.

En tous temps, les chalands de 5 à 6 tonnes pouvaient circuler. La durée du parcours était d'au maximum 14 jours de Koulikoro à Kabbara-Tombouctou.

Voici quel était, avant la guerre, le mouvement des passagers et du tonnage.

	Nombre de passagers	Tonnes de fret
1909	1.360	1.591
1911	2.694	4.017
1912	3.628	9.340
1913	3.992	6.325

Evidemment ce sont là des quantités bien faibles, le grand obstacle au développement de ce service fluvial consiste en ce fait, que les mouvements possibles des vapeurs ne sont pas opportuns par rapport aux récoltes agricoles, qui ont lieu après l'hivernage. Le seul moyen de remédier à cette situation, est de développer surtout le trafic par chalands. Les commerçants de Bamako, s'étaient d'ailleurs bien rendu compte de cette nécessité, et pour leurs transports personnels, ils possédaient une flotille de chalands, d'une capacité d'à peu près 600 tonnes. Avant la guerre, on avait procédé à quelques dragages et dérochements. Sans que le rapport de M. Sarraut soit bien explicite à ce sujet, il est permis de penser, que de concert avec les travaux d'irrigation du delta central du Niger, on améliorera en même temps, le cours de ce fleuve.

Paragraphe 2. — Les transports automobiles

Ce mode de transport est appelé à rendre de très grands services, notamment pour l'enlèvement des matières premières destinées à l'exportation. Avant la

guerre, un seul service de transports existait en A. O. F., celui qui reliait Pobé au Niger. Depuis beaucoup d'autres ont été créés. Un service automobile fonctionne à l'heure actuelle, sur la route de Cotiari-Kayes ; il a donné pleine satisfaction. En Guinée, un service automobile a été créé entre Mamou et Labé ; la distance parcourue est de 150 kilomètres ; au lieu de mettre trois jours, les marchandises sont transportées maintenant d'un point à l'autre, en 6 heures de temps. Bouaké et Ouagadougou sont reliées par un service automobile de transport. Le trajet est de 900 kilomètres, et se fait en trois étapes : Tafiré, Banfora, Hourdé. L'intensification du service automobile ira en se développant à mesure que se créeront de nouvelles routes, car il semble un peu hasardeux de vouloir faire suivre à des camions autos, les pistes indigènes même pendant la saison sèche. Toutes les nouvelles routes construites ou en construction, seront accessibles aux automobiles. Le commerce extérieur y trouvera de très grandes facilités.

Paragraphe 3. — Les voies ferrées

(1) Le problème ferroviaire en A. O. F. a une importance à la fois politique et économique. C'est par les

(1) Rapport d'ensemble annuel (année 1913) du Gouvernement Général de l'A. O. F. (déjà cité). Budget des voies ferrées.

Projet de loi portant fixation du programme général de mise en valeur des colonies françaises, présenté par M. Sarraut, Ministre des Colonies. Voies ferrées de l'Afrique Occidentale Française.

Les voies ferrées dans les Colonies Françaises d'Afrique, par H. Guilliard. Revue du Lyon-Afrique, 20 août 1921.

voies ferrées que nous ferons pénétrer notre domination chez les peuplades restées encore farouchement hostiles. C'est par les voies ferrées, que nous pourrions assurer l'enlèvement rapide des matières premières. Les chemins de fer nous permettront également d'assurer le ravitaillement des populations qu'une mauvaise récolte imprévue menace de famine. Ils faciliteront, enfin, l'exploitation de certains produits : karité, kapock, etc... (et cela notamment dans le Haut-Sénégal-Niger).

A peine avons-nous débarqués sur la côte occidentale d'Afrique, que déjà les premiers travaux de voies ferrées commençaient : en 1882, ceux du Dakar-Saint-Louis ; en 1881, ceux du Kayes-Niger. Leur intérêt était au début exclusivement d'ordre stratégique ; la pacification de l'A. O. F. les a rendu à leur véritable destination : la mise en valeur économique du pays. Si nous avons parfaitement compris l'importance des chemins de fer, par contre, nous n'avons pas eu pendant longtemps de politique d'ensemble ferroviaire. Au début de notre occupation, on ne rêvait pas moins que de relier l'A. O. F. à la Méditerranée par un Transaharien ; devant des impossibilités matérielles et surtout devant l'inutilité économique de ce chemin de fer, les projets furent abandonnés. On se rabattit alors sur la possibilité de créer un Transoudanien, partant de Dakar, pour aller aboutir à Say ou à Niamey, sur le Bas-Niger. Aujourd'hui, nous avons enfin une vue claire et précise de ce qu'il faut entreprendre. De ce que nous sommes arrivés par la voie du Sénégal, nous avons toujours

gardé un « léger torticolis » dans cette direction. Pareille manière de voir, est cependant absolument irrationnelle. Le chemin de fer de Thiès à Kayes-Koulikoro doit être le débouché commercial du delta central du Niger, de la région de Tombouctou-Oualata-Sokolonioro et Bamaïo, mais pourquoi vouloir le pousser jusqu'à Niamey ? La distance de Bobo-Dioulasso à Abidjan n'est que de 850 kilomètres, contre 1.750 kilomètres dans la direction de Dakar. Il est donc bien plus normal d'assurer le débouché du pays Mossi par le chemin de fer de la Côte-d'Ivoire, prolongé jusqu'à Bobo-Dioulasso et Sikasso. De même le chemin de fer du Dahomey, poussé de Parakou vers le Haut-Niger et de Djougou vers Fada-N'Gourma, assurera bien mieux le développement économique de ces régions, surtout après notre prise de possession du Togo.

Telle est la conception nouvelle de l'organisation générale des chemins de fer. Elle a été développée d'une façon remarquable par M. Antonetti, Gouverneur de la Côte-d'Ivoire. M. Sarraut l'a adopté également dans son rapport.

Le plus ancien de nos chemins de fer est le Saint-Louis-Dakar, avec embranchement vers Tivaouane. Autorisés par la loi du 29 juin 1882, les travaux ont été achevés le 5 juillet 1885. La ligne a une longueur de 262 kilomètres elle est à voie unique. L'Etat était intervenu en fournissant une somme donnée par kilomètre, et en garantissant l'intérêt. Il livrait également les terrains et les dépendances. Depuis 1887, la garantie d'intérêt a été supprimée et remplacée par

une subvention forfaitaire, comportant parfois un maximum, et toujours un partage de bénéfices entre la Compagnie et l'Etat.

En 1920, cette ligne a transporté 20.588.106 tonnes, au kilomètre ; ses recettes se sont montées à 5.643.167 francs, soit 21.481 francs au kilomètre. L'importance économique de cette voie est très grande ; sa construction a permis de livrer à la culture de l'arachide toute la région du Cayor. Elle a été le meilleur agent possible de pacification. Les populations, auparavant clairsemées et ignorantes, se sont concentrées dans les gros bourgs. Aucune amélioration importante n'est prévue au rapport de M. Sarraut, concernant ce chemin de fer. De Thiès, le rail gagne Kayes, sur le Sénégal en traversant le Sineh, puis le Saloum et le sud du désert de Ferlo. Un embranchement de quelques kilomètres partant de Guinguinée atteint Koalack. Commencée en 1904, cette ligne n'est pas encore achevée ; elle atteint aujourd'hui Cotiari, à 443 kilomètres de Thiès. Comme la précédente, cette voie ferrée a permis la mise en culture, le long de la voie d'immenses champs d'arachides, si bien qu'à l'heure actuelle, les cercles du Sineh et du Saloum, sont parmi les principaux producteurs de cette oléagineux.

L'importance de ce chemin de fer sera décuplé quand le tronçon Cotiari-Ambidédi sera achevé. Les marchandises expédiées de Koulikoro, pourront atteindre Thiès, puis Dakar sans aucun transbordement. La jonction de ces deux lignes avait été prévue dans le programme des travaux publics, pour l'année 1913. Elle figure égale-

ment au rapport de M. Sarraut, avec un crédit de 25 millions. Les travaux ont déjà commencés et sont poussés avec vigueur. Les coulées et piles sont presque achevées ; au mois de juin 1920, la plateforme était terminée jusqu'au kilomètre 510. La pose de la voie était reprise à l'arrivée des rails restituées à la colonie.

Voici quels sont les résultats de l'exploitation, pour l'année 1920 : 444 kilomètres de voie exploités ; 15 millions 404.762 voyageurs au kilomètre ; 9.874.043 tonnes de marchandises au kilomètre ; 3.212.000 francs de recettes, soit 7.238 francs au kilomètre. (Section Kayes-Ambidédi : 44 kilomètres de voies exploitées ; 1 million 023.217 voyageurs au kilomètre ; 269.303 tonnes de marchandises transportées au kilomètre : 84.621 francs de recettes, soit 1.964 francs au kilomètre). Le projet ministériel comporte également la réfection de la voie du Thiès-Kayes et l'amélioration du matériel.

Le chemin de fer de Kayes au Niger, a été construit dans le but de pouvoir relier les biefs navigables du Sénégal et du Niger. Il part de Kayes, terminus amont de la navigation sur le Sénégal, pour atteindre le Niger à Bamako, terminus aval de la navigation sur le Niger. De Bamako, il gagne Koulikoro. La longueur du tracé est de 555 kilomètres. La ligne a été commencée en 1881 et mise en exploitation le 10 décembre 1904. Son rendement jusqu'ici a été satisfaisant : année 1920, 555 kilomètres de voies exploités ; 17.947.348 voyageurs au kilomètre ; 11.811.752 tonnes de marchandises au

kilomètre ; 2.941.650 francs de recettes, soit 5.302 fr. au kilomètre. La région qu'elle traverse n'offre guère d'intérêt au point de vue commercial ; c'est la brousse aride, à peine quelques villages groupés autour des gares. L'intérêt de cette voie réside tout entier dans le débouché qu'elle procure au Delta Central du Niger, région très fertile. Avec juste raison, le rapport de M. Sarraut prévoit l'amélioration du matériel de la voie Kayes-Niger. Le Gouverneur Général de l'A. O. F., a même projeté l'électrification de ce chemin de fer. Deux usines hydro-électriques seraient installées à Félou et à Gouina. Elles fourniraient à elles deux 6.000 kilogrammes wats, aux basses eaux et 65.800 aux hautes eaux. La consommation actuelle du charbon sur le Kayes-Niger est de 3.000 tonnes par an, pour un trafic de 60.000 tonnes. Le charbon valant plus de 200 francs la tonne à Bamako, tête de ligne du chemin de fer, on a calculé que l'électrification amènerait une économie de plus de 2 millions de francs de combustibles. Les frais d'établissement de ces usines sont évalués à 2 millions.

Ce rail constitue une de nos principales artères coloniales. Devant son importance, on comprend que certains administrateurs aient eu l'idée de pousser la ligne plus avant, jusqu'à Say ou Niamey, sur le Bas-Niger. Cette façon de voir est absolument contraire à la logique même des choses. Chaque chemin de fer doit être conçu de manière à servir de débouché à une région bien déterminée ; il ne faut pas les construire pour le plaisir. De ce fait, que les Anglais sont en train de

réaliser l'immense rail du Cap au Caire, sommes-nous tenus d'en faire autant ?

Les chemins de fer de la Guinée ne sont pas, à l'heure actuelle, terminés. Leur construction a répondu à des nécessités plus stratégiques qu'économiques. De Conakry, la voie, par Kindia atteint Mamou pour s'infléchir ensuite vers l'Est et gagner Kankan par Timbo et Kouroussa. Les régions desservies ne sont pas des plus fertiles, mais la traversée du Fouta-Djallon a permis de faire pénétrer notre civilisation chez les peuplades de la Haute-Forêt dense. D'une longueur de 662 kilomètres, la ligne a été commencée en 1900, et jusqu'ici son coefficient d'exploitation s'est maintenue au-dessus de la moyenne : année 1920, 66 kilomètres de voies exploités ; 3.213.000 francs de recettes, soit 4.853 francs au kilomètre. Faut-il prolonger de chemin de fer de Timbo vers Youkounkoun, par Mita, Mali ? Sans doute, cette voie drainerait vers Conakry, des produits qui sont absorbés actuellement par la Guinée portugaise, mais il semble préférable de continuer la voie ferrée de Kankan vers Sikasso et assurer par un embranchement à Bougouni, la liaison avec le Kayes-Niger à Bamako. Ce rail permettrait l'enlèvement rapide des produits d'exportation du Soudan, par le port de Conakry. Cette conception a triomphé et l'on envisage à l'heure actuelle, comme travaux de deuxième urgence, la construction de la voie : Timbo-Youkounkoun et Kankan-Kassidougou, aux confins de la Sierra-Leone.

Plus à l'est encore, le débouché du Soudan sera

assuré par la prolongation de la voie ferrée de la Côte-d'Ivoire. Actuellement, le rail part d'Abidjan, passe par Dimbroko et atteint Bouaké à 315 kilomètres de la côte. En 1920, 316 kilomètres de voie étaient exploités : 13.328. 221 voyageurs au kilomètre ; 3.466.632 tonnes de marchandises au kilomètre ; 1.465.297 francs de recettes, soit 4.635 francs au kilomètre. Laisée sans réparations pendant la guerre, cette voie demande une réfection totale. L'intention du Gouvernement est de pousser la ligne par Banfora-Bobo-Dioulasso et Mopti. Mais ne serait-il pas préférable, une fois Bobo-Dioulasso atteint, d'incliner le chemin de fer à droite pour le diriger vers Ouagadougou à seule fin de contrebalancer l'influence économique des voies ferrées de la Sierra-Leone ? On a aussi en vue la prolongation de la voie de Dimbroko à Daloa. Ce tronçon permettrait de desservir les pays riches et d'annihiler l'influence de la Libéria ; mais il ne s'agit là que d'un travail de deuxième urgence ; le plus pressé, comme le plus utile, est d'assurer l'arrivée du rail, à l'intérieur du Soudan.

Au Dahomey, le chemin de fer part de Cotonou et atteint Savé (261 kilomètres). Depuis 1903, une ligne côtière relie Cotonou au lac Ahémé, en empruntant une partie de la voie principale (embranchement de Pahou). Cette ligne, qui compte 140 kilomètres pour l'ensemble de son parcours, dessert le centre important d'Ouidah, par deux trains qui sont mis chaque jour en circulation. La colonie a fait également construire une ligne qu'elle exploite directement et qui va de Porto-Novo à Pobé.

Cette voie parcourt toute la région comprise entre Porto-Novo et la frontière anglaise ; elle amène à Porto-Novo une grande quantité de produits qui, jusque-là, s'écoulaient vers le territoire anglais. De même que par Sikasso et Bobo-Dioulasso, nous assurerons notre pénétration à l'intérieur de la boucle du Niger, de même plus à l'est nous achèverons de la compléter par la prolongation du chemin de fer du Dahomey, de Djougou vers Fada-N'-Gourma et Ougadougou. La réalisation des prochains travaux amènera l'encerclement économique complet de la Sierra-Leone. Parmi les autres travaux de première urgence que le Gouvernement se propose d'exécuter, il convient de signaler la jonction par voie ferrée de Porto-Novo et de Cotonou. Porto-Novo est bâti, en effet, sur la rive nord d'une lagune dont une partie est française, l'autre anglaise. Cette dernière, seule, a un accès à la mer, par le port de Lagos. Aussi, plus de la moitié du tonnage exporté par Porto-Novo passe par Lagos et est absorbé par les industries anglaises. La construction de cette ligne sera donc d'une grande utilité ; elle traversera de plus une région riche en cultures et en palmiers à huile. Son trafic en sera doublé. Les autres travaux sont considérés comme de deuxième urgence et leur exécution ne viendra que par la suite : construction d'une voie ferrée de Gd-Popo à Lakossa, avec embranchement à Segboroué ; de Gd-Popo à Anècho, prolongation de la ligne Porto-Novo Pobé jusqu'à Kitou.

Paragraphe 4. — Les ports en A. O. F.

(1) Les ports sont les compléments indispensables des chemins de fer. Nous n'avons jamais eu, jusqu'ici, à ce sujet, une politique d'ensemble. Pourquoi avons-nous jusqu'à présent agi comme en France, dépensant des millions pour améliorer plusieurs petits ports alors que tous nos efforts devraient surtout porter sur certains d'entre eux seulement. On a tenu compte aussi des rivalités locales ; Dakar jalousant Saint-Louis et vice-versa, Bingerville crée au mépris des ordres du ministère ; qu'y a-t-il de plus ridicule que le problème des trois villes de Bingerville, d'Abidjan ou de Grand-Bassam, quelle est la capitale ? Problème angoissant et que nos coloniaux n'avaient pu encore élucider en 1913. Pareilles hésitations sont désastreuses pour le commerce, surtout dans un pays aussi riche que la Côte-d'Ivoire. M. Sarraut a rompu définitivement avec cette politique et son projet de mise en valeur de l'A. O. F. envisage une bonne fois et dans une vue d'ensemble le problème.

Nous avons déjà parlé de Port-Etienne, dans la Mauritanie, et signalé les améliorations que l'administration avait apporté afin de rendre la vie facile sinon

(1) Projet de loi présenté par M. Sarraut, déjà cité. Les forts en A. O. F.

G. François. La Cte-d'Ivoire, déjà cité.

G. François. Notre Colonie du Dahomey, déjà cité.

Faure. Histoire de Daḡar et de la presqu'île du Cap-Vert, 1913.

agréable aux européens qui y séjournent. Il ne semble pas que sur cette côte semi-désertique, l'on puisse faire davantage. Après Port-Etienne, nous ne trouvons aucun port digne de ce nom, jusqu'à Saint-Louis, à l'embouchure du Sénégal. Saint-Louis dut son importance à son ancienneté et surtout à sa situation : le Sénégal ayant été pendant longtemps la seule voie de communication normale que nous ayons eu avec l'intérieur. Depuis une vingtaine d'années et surtout depuis la guerre, Saint-Louis ne répond plus aux exigences du commerce moderne. Sa situation géographique n'est pas aussi bonne que celle de Dakar. La barre gêne et parfois interdit l'entrée du Sénégal aux navires lourdement chargés. Le seul examen des statistiques suffit à prouver que l'importance de ce port décroît d'année en année ; les navires le désertent.

		Long cours		Cabotage	
		Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1910		71	57.868	86	18.628
1913		27	19.895	114	20.196
1916		5	2.894	62	11.758
1919		néant	néant	25	5.783

En 1914, Saint-Louis a exporté 3.524.095 kilogs d'arachides ; 235.846 kilogs de peaux brutes et 1.615.538 kilogs de gomme. En 1916, elle n'exportait plus que 2.076 kilogs de peaux, 1.015.000 kilogs d'arachides et 64.232 kilogs de gomme.

Le rapport de M. Sarraut prévoit l'amélioration des

quais de Saint-Louis sur le petit bras du fleuve et encore ces travaux figurent-ils parmi les derniers en date à exécuter. Saint-Louis, portier du fleuve, tirera toujours profit de cette situation particulière. La voie du Sénégal constitue, au moment de l'hivernage, le chemin le plus économique pour pénétrer à l'intérieur des terres.

Le commerce afflue de plus en plus à Dakar, qui depuis le 1^{er} octobre 1902, est devenue la capitale administrative de l'A. O. F. Protégée par la presqu'île du cap Vert, Dakar est le port le mieux abrité et le plus facilement accessible de toute la Côte Occidentale d'Afrique. Par sa position même, la sécurité de son mouillage et ses facilités d'accès il est le point d'escale obligé de tous les navires allant en Amérique du Sud, vers Rio-de-Janeiro ou Los-Angélés. La guerre a surtout mis en relief la valeur de Dakar, il importe maintenant, que nous nous laissions pas distancer par d'autres rivaux, comme Saint-Vincent.

L'origine de Dakar est assez récente, les travaux du port n'ont commencé qu'au mois de février 1862. C'est au mois d'août 1866, que pour la première fois, la Compagnie des Messageries Impériales inaugura son service. En 1878, la ville ne comptait que 1.556 habitants, sa population est aujourd'hui de 23.083 âmes.

Dakar est un grand port de commerce, tant au point de vue des navires qui y viennent, qu'au point de vue des marchandises, que l'on y embarque. Voici quel a été dans ces dernières années, le mouvement de la navigation :

	Longs Cours		Cabotage	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1910 ..	823	1.544.465	914	30.299
1913 ..	1.176	2.678.846	897	45.948
1916 ..	1.177	5.140.493	834	35.070
1919 ..	1.084	2.386.498	982	59.874

En 1914, Dakar a exporté : 4.646.035 kilogs d'arachides ; 1.803 kilogs de caoutchouc ; 1.273.585 kilogs d'amandes de palme ; 285. 359 kilogs de peaux ; 14.731 kilogs de cire, et enfin : 170.992 kilogs de gomme. En 1916, son commerce s'est considérablement augmenté : viandes frigorifiées : 166.456 kilogs ; conserves : 263.552 kilogs ; peaux : 1.173.115 kilogs ; cire : 43.125 kilogs ; laines : 191.485 kilogs ; amandes de palme : 734.098 kilogs ; arachides : 7.191.305 kilogs ; gommes : 2.460.114 kilogs ; mil : 9.721.223 kilogs ; caoutchouc : 52.024 kilogs. Relié à Saint-Louis par un chemin de fer, et bientôt par une excellente route, débouché de toute la région du Haut-Sénégal, du delta central, du Niger et du Sineh-Saloum, le port de Dakar doit être un véritable port moderne. A l'heure actuelle, il comporte à l'abri des jetées, qui laissent entre elles, une passe de 250 mètres, une surface de rade de 225 hectares, sur lesquels 94 hectares sont dragués pour le mouillage des navires. La profondeur des dragages est de 9 mètres 40, sous le zéro, sur 49 hectares ; de 8 mètres, sur 17 hectares, et de 6 mètres 50, sur 19 hectares : 13 bateaux peuvent mouiller simultanément dans la partie draguée de la rade. La longueur

des quais exploités est de 2.080 mètres, comprenant 170 mètres bordant le bassin Est, creusé à 8 mètres, et 1.370 contournant les deux autres bassins. Ces quais présentent l'aspect d'un terre-plein à bordure rectiligne, d'où se détachent 2 môles de 80 et 100 mètres de largeur. Le nombre des places à quai, est de 21, pour des bateaux d'une longueur moyenne de 100 mètres ; la surface des terres-pleins est de 25 hectares. Le port dispose en outre, de hangars d'une surface de 6.000 mètres carrés, et d'un outillage comprenant un ponton matûre de 50 tonnes et 3 grues électriques de 1.500 kilogs. La radoub, construit par la marine, et qui est mis à la disposition des navires de commerce a 200 mètres de longueur, 25 de largeur et 8 mètres 70 de profondeur, sous basse-mer.

Toutes ces installations ont été reconnues insuffisantes pendant la guerre et, si nous voulons garder à Dakar son importance, il faut, sans plus tarder, commencer de nouveaux travaux. Quels sont-ils ?

Pour assurer aux grands paquebots, des quais suffisamment profonds et un accostage facile on a décidé le creusement par dragages, des parties nord et nord-ouest de la rade, comprises à l'intérieur des jetées existantes, la création de terres-pleins et de môles, l'installation de tout un outillage moderne et perfectionné. On a prévu aussi la suppression du compartimentage des magasins des Compagnies de Navigation, des dépôts de charbon de première zone et au besoin des entrepôts d'arachides, la création enfin d'un poste de cabotage pour le dépôt du transit.

Le voisinage de Dakar enlève toute importance aux autres ports, que nous rencontrons jusqu'à la Gambie anglaise.

Malgré l'énergique intelligence des habitants de Rufisque, malgré les avantages que présente la situation de cette cité toute jeune, mais moins favorisée par la nature, Dakar deviendra presque certainement, dans un avenir plus ou moins rapproché, le grand port d'embarquement des arachides. 24 kilomètres séparent seulement Rufisque de Dakar ; dans ce dernier port, les grands vapeurs pourront bientôt accoster à quai, ils devront toujours stationner devant Rufisque à plus d'un mille du rivage. A Rufisque, la manipulation des arachides revient à 5 francs la tonne depuis la gare jusqu'à la cale des vaisseaux, à Dakar elle est bien moins chère. La rapidité des chargements à Dakar, sera un nouvel et considérable avantage pour cette ville ; les droits de quai et d'ancrage ne les feront pas disparaître, sauf s'ils sont trop élevés.

En dehors de Rufisque, les autres ports que nous rencontrons : Joal, Niaming, Sedhiou se consacrent exclusivement au commerce des arachides. Il faut faire une exception toutefois pour Kaolack, sur le Saloum. Le projet de M. Sarraut prévoit quelques améliorations à apporter à ce port : constructions de quais, etc.. Le grand avantage du Saloum est d'être navigable pendant presque toute l'année pour les navires de 2.000 à 3.000 tonneaux.

A l'abri des îles Loos, Conakry est le seul port vraiment praticable de la Guinée. Débouché du Haut-

Sénégal-Niger et de régions riches en palmeraies, son commerce atteignait en 1913 : 34.595 tonnes aux importations, et 13.000 tonnes aux exportations. Boké n'exportait que 1.161 tonnes et n'importait que 309 tonnes. Ne possédant qu'un wharf d'abordage difficile, envasé, et où deux navires ne pourraient accoster à la fois, Conakry réclamait avant la guerre déjà, des améliorations. Le projet d'agrandissement comporte une dépense de 20 millions se répartissant ainsi : prolongement de l'appontement actuel par un appontement en béton armé coudé à son extrémité pour longer une fosse profonde où accèderont les navires ayant 4 mètres de tirant d'eau ; renforcement et élargissement de l'appontement existant, dragages, réfection de l'outillage. A ces conditions seulement, Conakry est appelée à devenir un grand port.

En 1913, la Côte-d'Ivoire ne possédait pas de ports modernes. Le chemin de fer se dirigeant sur Kong, aboutit à Abidjean ; cette ville n'a d'issue que sur la lagune à l'extrémité de laquelle se trouve Grand-Bassam. A mi-chemin, entre ces deux stations, est située Bingerville, capitale administrative. Fallait-il construire un port nouveau à Port-Bouët, couper la lagune qui sépare Abidjean de la mer ou bien créer un nouveau chenal ? Devant ces trois solutions, tout le monde hésitait et les travaux ne commençaient pas. Cependant la colonie se développant de plus en plus, on s'était arrêté à la deuxième solution : coupure du littoral à Viedy, situé à 5 kilomètres de Port-Bouët. La Guerre survint ; on put alors se rendre compte des inconvénients qu'il y avait

eu, à tant tergiverser. Les statistiques suivantes en font foi :

		Long cours		Cabotage	
		Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1910		308	672.087		
1913		355	869.032		
1916		106	366.185		
1919		88	209.772	41	100.954

Remettant à une époque plus lointaine le projet de créer un port maritime à Abidjean, le rapport de M. Sarraut prévoit la construction, à Grand-Bassam, de nouveaux magasins d'importation, d'un hangar pour les bois, d'un pont roulant, et enfin d'un nouvel outillage moderne. Le Nouveau Wharf a du être terminé ou va bientôt l'être. Il aura une longueur totale de 172 mètres, dont 79 pour la plate-forme des grues, qui a 20 mètres de largeur. Sa côte sera d'environ 1 m. 50 plus élevée que celle de la plate-forme actuelle. Il comportera 6 grues et 2 appareils de levage de 15 tonnes. Le matériel flottant comprendra 12 balancières, une chaloupe à vapeur. Le vieux wharf, que l'on a réfectionné, servira exclusivement à l'embarquement des bois, il comprend une grue de 8 tonnes et 2 de cinq tonnes. En 1919, il a manutentionné 60.000 tonnes de marchandises. L'amélioration des quais d'Abidjean, la création d'un service de ferry-boat, entre Abidjean et Gd-Bassam, permettront aux marchandises venues par voie ferrée, d'être rapidement transportées à bord des bateaux en rade.

Le problème est moins ardu pour le Dahomey, où nous ne possédons qu'un seul bon port : Cotonou ; Porto-Novo étant situé sur une lagune, sans ouverture sur la mer, sauf en territoire anglais. Comme Grand-Bassam, Cotonou a fortement souffert de la guerre et du défaut d'améliorations :

	Long cours		Cabotage	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1910 .—	173	345.058	19	39.220
1913	187	339.439	13	21.840
1916	143	299.363		
1919	113	259.916	1	211

En 1914, Cotonou exportait : maïs, 2.935.700 kilogs ; amandes de karité, 340.435 kilogs ; coprah, 193.937 kilogs ; amandes de palme, 7.077.804 kilogs ; huile de palme, 4.227.023 kilogs ; coton, 134.584 kilogs ; moutons, 13 ; bœufs, 542.

En 1916, nous trouvons les chiffres suivants : maïs, 3.742.352 kilogs ; coprah, 210.269 kilogs ; amandes de karité, 20.074 kilogs ; amandes de palme, 20.802.056 kilogs ; huile de palme, 10.286.308 kilogs ; coton 99.210 kilogs ; moutons, 17 ; bœufs, 930.

Le développement du port de Cotonou sera assuré

(1) Louis Rouquette. L'Avenir de notre Marine Marchande. Annuaire de la Marine Marchande, 1919.

Semaine du Commerce Extérieur. Rapport de M. Rondet-Saint-Duhamel. Revue des Sciences Politiques et Economiques, décembre 1917.

Congrès d'Agriculture Coloniale. Tomi I. Rapport général.

lorsque le chemin de fer permettra d'amener directement les marchandises de Porto-Novo à Cotonou. En attendant la construction dudit chemin de fer, il a paru nécessaire de procéder à l'aménagement, à la réparation du wharf, à sa réfection complète.

Paragraphe 5. — De la flotte commerciale

(1) Le développement de notre empire colonial serait un véritable non-sens, si nos colonies, isolées de la Mère patrie par la mer, n'étaient pas reliées à elle par notre flotte de commerce. Leur sécurité, leur essor dépendent en grande partie de ce facteur et les dépenses qu'elles supportent pour améliorer leurs ports, construire des quais et des wharfs pour prendre part au mouvement général du commerce, perdraient en partie leur efficacité et leur justification, si elles devaient profiter au seul pavillon étranger ».

Voici quel était, pour les années 1912 et 1913, le mouvement d'ensemble de la navigation au long cours, en A. O. F. (par pavillons) :

Année 1912

Navires débarqués		Marchandises débarquées	
Nombre	Tonnes	Tonnes	Valeur
837 français	933.230	151.583	74.551.764 fr.
2.648 étrangers	3.954.304	531.766	142.216.140 fr.
Navires embarqués		Marchandises embarquées	
Nombre	Tonnes	Tonnes	Valeur
850 français	1.518.918	214.566	54.355.300 fr.
2.653 étrangers	4.529.256	558.986	122.592.199 fr.

Année 1913

Navires débarqués		Marchandises débarquées	
Nombre	Tonnes	Tonnes	Valeur
862 français	1.710.208	158.349	79.698.462 fr.
2.761 étrangers	5.175.328	594.203	166.290.709 fr.
Navires embarqués		Marchandises embarquées	
Nombre	Tonnes	Tonnes	Valeur
877 français	1.717.682	219.003	51.311.316 fr.
2.782 étrangers	5.212.376	636.231	135.978.657 fr.

Nos principaux concurrents étaient la Compagnie anglaise « Elder » Dempster et surtout la Compagnie allemande « Woermann Linie ». La prépondérance de cette dernière était due à plusieurs causes : plus grande abondance de trafic, tout d'abord. Le Gouvernement allemand, dans le but de faciliter l'exportation des produits de son industrie, accordait à ses commerçants une prime égale au prix de transport par voies ferrées du lieu d'origine au port d'embarquement. L'existence de nombreux vapeurs de charges en service favorisait une initiative plus grande pour aller au-devant du fret. Les marchandises étaient vite débarquées. Le prix du fret sur la Woermann Linie, était sensiblement inférieur à celui des autres Compagnies. Il coûtait plus cher à une tonne d'acajou, d'être transporté de Bassam au Havre, que de Bassam à Liverpool ou à Hambourg. Les voyageurs à destination de l'A. O. F., n'hésitaient pas à s'embarquer sur des navires allemands, vu le prix des places :

	1 ^{re} Classe	2 ^e Classe	3 ^e Classe
Chargeurs Réunis	800 fr.	630 fr.	350 fr.
Compagnie Belge	750 »	530 »	350 »
Compagnie Woermann	687 50	481 25	288 75
C ^{ie} « Elder Dempster »	687 50	481 25	288 75

La guerre amena la disparition complète du pavillon allemand et belge. La majeure partie des navires scandinaves et hollandais cessèrent de fréquenter les ports de l'A. O. F. Les navires allemands de la Woermann Linie, qui se trouvaient dans les ports du Cameroun, furent pris par les Anglais. Pendant les deux premières années de la guerre, les navires anglais se chargèrent de la majeure partie du trafic de notre colonie ; mais lorsque'en 1917, le Gouvernement français eut réservé à la Métropole la presque totalité du marché colonial, les Anglais, ou bien cessèrent le commerce, ou bien nous firent payer un fret exorbitant. Voici quel est à l'heure actuelle l'état de notre flotte assurant régulièrement le service avec l'A. O. F. (1)

Maison Devès, Chaumet et Cie :

1 bateau à passagers, le « Mossi », 2.700 tonnes.

Les Messageries Africaines :

Trois navires assurant le service côtier : « Général Archinard », « Gouverneur Pony » et « Hirondelle », dont le tonnage varie de 200 à 400 tonnes.

(1) Les statistiques suivantes m'ont été gracieusement communiquées par la Compagnie de Navigation elle-même.

La Compagnie Fraissinet :

Le « Louis Fraissinet »	2.333 tonnes.
Le « Félix Fraissinet »	3.325 tonnes.
Le « Sungo »	2.227 tonnes.

Les Chargeurs Réunis :

Paquebot « Asie »	9.060 tonnes.
Paquebot « Tchad »	4.681 tonnes.
Paquebot « Europe »	5.433 tonnes.

Ces navires assurent régulièrement un départ tous les 25 jours, de Bordeaux à destination de l'A. O. F.

Vapeurs de charge : l' « Adrar » : 5.800 tonnes ; le « Baoule » : 5.800 tonnes.

Les Etablissements Maurel et Prom :

Vapeurs : « Ariadne »	1987 tonnes.
» « Général Doods » ..	1916 tonnes.
» « Casamance » ..	5.800 tonnes.
» « Dahomey »	5.800 tonnes.
» « A. Genteaume » ..	4.871 tonnes.

Ces navires, affectés exclusivement à des lignes commerciales, effectuent des départs mensuels.

Quand le commerce avec la côte de l'A. O. F. se sera développé, cette Compagnie compte augmenter le départ de ces lignes commerciales en ajoutant aux autres unités ci-dessus nommées, les vapeurs suivants :

« Amiral Villaret de Joyeuse »	6.363 tonnes.
« Amiral Duperré »	5.451 tonnes.
« Amiral Fourichon »	5.385 tonnes.

Ces bateaux quitteront tous les quinze jours les ports

d'Anvers, de Dunkerque, du Havre et de Bordeaux. Nous ne faisons pas entrer en ligne de compte les vapeurs type « Iles », de cette Compagnie, affectés à la ligne Amérique du Sud, et effectuant un service combiné avec les vapeurs de la Compagnie Sud-Atlantique. Ce sont :

Le « Samara » 6.600 tonnes.

Le « Sierra Ventan » 8.262 tonnes.

La Compagnie Cyprien Fabre possède enfin deux vapeurs d'environ 6.000 tonnes chacun, assurant le service avec la côte occidentale d'Afrique.

Nous trouvons donc en tout quinze vapeurs commerciaux pouvant transporter 64.187 tonnes de marchandises, six paquebots de 46.736 tonnes et, enfin, trois navires côtiers. Ces chiffres ne sont pas suffisants, surtout si l'on songe à la concurrence acharnée qui nous est faite par les autres Etats. La Compagnie Américaine « Bull Linie », assure le commerce de l'A. O. F. avec l'Amérique. Deux Compagnies Suédoises, la « Svenska Lloyd » et la « Swedische West Afrika Linie » ont décidé d'envoyer leurs bateaux desservir nos ports de la Côte Sud-Atlantique. Afin de remplacer les entreprises germaniques en Afrique, la Compagnie anglaise « Elder Dempster » fait actuellement toucher ses navires dans tous les ports de la côte précédemment desservis par la Woerman Linie et va, dans le même but, jusqu'à Rotterdam pour y prendre les chargements.

Quelles sont les causes de cet état d'infériorité ou nous nous trouvons en face des autres pays d'Europe

ou d'Amérique ? Elles sont diverses. Il est impossible d'imaginer une politique plus insensée, plus dénuée d'esprit de suite, plus empreinte d'une ignorance déconcertante des réalités des applications et des conditions de la concurrence étrangère, que celle suivie par nous depuis 30 ans dans le domaine maritime. Les lois, les règlements, les charges, se sont succédés dans un véritable défi d'incohérence et de contradiction, avec cette préoccupation constante cependant et qui apparaît à chaque pas dans l'histoire de notre marine depuis trente ans de subordonner l'intérêt du pavillon à certaines conditions administratives pour lesquelles le respect d'un vétuste tradition le dispute trop souvent au souci des contingences électorales. La loi du 19 mai 1866, avait supprimé les taxes et surtaxes de pavillon. Le Gouvernement se devait à lui-même, d'aider les commerçants français à lutter contre la concurrence étrangère. En 1881, une première loi fixa le montant des allocations mais pour dix ans seulement. La loi de 1893 accorde des avantages exorbitants aux constructeurs de voiliers, alors que l'avenir était réservé aux vapeurs. En 1902, nouvelle refonte, mais le Parlement oublie d'établir l'égalité entre le crédit tonnage et le crédit argent, si bien qu'au bout de 9 mois, tous les crédits étaient épuisés. Plus sagement, la loi du 17 avril 1906, distingua l'armement et la construction. Les subventions du Gouvernement étaient cependant, avant la guerre, notoirement insuffisantes, en face des charges et des risques assumés par les Compagnies de navigation. (Loi du 29 décembre 1905, sur la caisse de prévoyance des

marins français. Loi du 14 juillet 1908, sur les pensions demi-solde des inscrits maritimes. Loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation). L'opinion publique était indifférente.

L'organisation défectueuse et surannée de l'Inscription Maritime, le peu de discipline qui régnait parmi les marins, l'insuffisance de fret lourd, tout cela avait contribué, avant la guerre, à désorganiser complètement notre marine marchande.

Pendant la guerre, ce fut bien pire encore. Les inscrits maritimes furent mobilisés en grande partie dans l'armée de terre, la réquisition des bateaux fut faite en dépit du bon sens (des chevaux étaient transportés dans des paquebots) ; les variations énormes du fret ; l'augmentation du prix des charbons, l'encombrement des ports dus au peu de développement des quais, amenèrent l'arrêt presque complet du commerce. La mobilisation par l'Etat de toute la flotte marchande n'améliora pas la situation, loin de là ! L'opération se solda par un déficit considérable et notre marine en sortit un peu plus désorganisée. Il faut nous remettre courageusement à l'ouvrage. Le système des primes semble avoir vécu ; outre que la situation financière du gouvernement ne le lui permet pas, de l'avis de tous les armateurs, les conséquences qu'il entraîne sont désastreuses ; il ne surexcite pas assez l'énergie des constructeurs. La Métropole et les colonies doivent simplement intervenir pour la création de lignes postales ; pour le reste, il faut laisser pleine et entière liberté aux services commerciaux.

La solution du problème doit être cherchée dans la collaboration intime du commerce et de l'industrie. C'est aux commerçants à s'unir pour développer notre flotte commerciale. Prenons exemple sur l'Allemagne ; le Directeur de la Hambourg Amerika Linie était en même temps un grand industriel. Pourquoi n'en serait-il pas de même chez nous ?

L'organisation de l'inscription maritime doit être complètement refondue. Les dispositions surannées doivent être modifiées ou supprimées. Il est nécessaire également de revoir le code de Justice Maritime. Certains coloniaux éminents ont conseillé de revenir à l'ancien système, en établissant des surtaxes de pavillon ; évidemment c'est là un remède énergique, mais on ne peut l'appliquer que jusqu'à un certain point, par suite de représailles possibles. On a aussi émis l'idée que chaque colonie devait posséder une flotte coloniale commerciale, et tout récemment l'Indo-Chine a lancé sur les mers son premier bateau. C'est là un mouvement à favoriser, à condition de laisser la colonie absolument maîtresse de sa flotte, mais on ne peut envisager que dans un temps très lointain pareille éventualité pour l'A. O. F.

CONCLUSION

Au point de vue économique, notre domaine africain offre une valeur considérable. Il peut produire très aisément les différentes matières premières dont nous avons besoin : oléagineux, coton, cacao, etc... Les populations indigènes de l'Afrique Occidentale Française offrent de vastes débouchés à notre industrie manufacturière et métallurgique. La crise de sous-consommation qui sévit à l'heure actuelle en Europe, la baisse du franc, favorisent la conquête du marché colonial par les industriels français. L'opinion publique semble avoir compris toute l'importance de la question. Le Gouvernement est sorti de son indifférence habituelle à l'égard de tout ce qui touche nos colonies. Le projet de loi déposé par M. Sarraut, à la Chambre des Députés, en est la preuve.

Il reste un grand obstacle à vaincre : la question financière. La mise en valeur de notre domaine colonial, va exiger d'importantes dépenses. Le système des « petits paquets » a été funeste. Il fallait voir plus grand dès l'origine, ne pas obliger les colonies à assurer

leur organisation avec leurs propres ressources, imiter les autres nations dont les colonies nous avoisinent en Afrique. Où trouver l'argent nécessaire ? La réponse est simple, il faut s'adresser à toute la masse des Français. On a calculé que de 1904 à 1913, l'épargne française avait placé à l'étranger 15 milliards 755 millions. Les grandes banques, alléchées par d'importantes commissions, incitaient leurs clients à souscrire des emprunts Russes, Turcs ou Chinois, bien heureux encore quand il ne s'agissait pas d'hypothétiques petites républiques de l'Amérique du Sud. La guerre a amené la perte presque totale de cette fortune : faillite des titres russes, liquidation désastreuse des titres autrichiens ou turcs. Que l'on songe aux ressources que nous aurions pu tirer de nos colonies, pendant la guerre, si le dixième de cette somme placée à l'étranger, avait été consacrée à la mise en valeur de notre domaine colonial.

M. Sarraut, a mis en avant, l'idée d'un « Crédit National ». Les actions seraient souscrites par les simples particuliers, les consortiums industriels, les grandes banques. Les intérêts des sommes prêtées pourraient être garantis par le Gouvernement. L'Etat devra également faciliter, le plus possible, la création de Sociétés anonymes s'intéressant à l'exploitation de nos colonies. En attendant que ces différents organismes fonctionnent, nous pouvons du moins ouvrir plus largement le crédit à l'exportation. La prépondérance prise par les Allemands avant la guerre dans nos colonies, était due en majeure partie à leur remarquable

organisation bancaire. Sur la foi de renseignements qui leur étaient fournis le plus souvent par les agents de leurs Compagnies de navigation, les Banques allemandes n'hésitaient pas à accorder à leurs clients des délais de paiement très espacés. La Banque Française de l'A. O. F. ne pouvait s'engager dans cette voie ; son caractère de banque d'émission le lui interdisait. Il faut ouvrir l'exportation à toute la banque ou plutôt à tous les banquiers et même à tous les capitalistes qu'elle tentera. Pourquoi la Banque de France n'admettrait-elle pas à l'escompte le papier d'exportation présenté par les banquiers ou les capitalistes ayant accès auprès d'elle ? Elle ferait encaisser par des établissements spécialistes des affaires de banque, dans le pays destinataire, les effets pris par elle à l'escompte.

La tâche à entreprendre est longue et difficile ; elle nécessite la coordination de tous les efforts, qu'ils viennent du Gouvernement de la masse des français ou des coloniaux. Nous devons à notre passé, à notre réputation de Français de réussir.

LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,

Etienne ANTONELLI.

Vu :

POUR LE DOYEN DE LA FACULTÉ DE DROIT,
L'ASSESEUR,

Paul HUVELIN.

Permis d'imprimer, Lyon, le 15 novembre 1921.

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE,

JOUBIN

BIBLIOGRAPHIE

Les bibliographies de M. JOUCLA (Paris, Sansot, éditeur, 1912), et de M. G. HARDY (article paru dans le supplément au *Bulletin de l'Afrique Française*, janvier-février 1916), contiennent la liste complète des ouvrages intéressant l'Afrique Occidentale Française ; la première, pour les années antérieures à 1912, la deuxième pour les années 1914-1916.

Je me contente donc de signaler les principaux ouvrages que j'ai utilisés, parus postérieurement à l'année 1916.

Situation de la culture du cotonnier et de la production du coton, au 15 octobre 1916 (brochure publiée par le Gouvernement de la Côte-d'Ivoire). Bingerville, imprimerie du Gouvernement, 1916.

SCHWICH. — *Le Transaharien*. Tunis, imprimerie Fouquet et C^{ie}, éditeur. 1916.

COMMISSION CONSULTATIVE NATIONALE. — *Les Colonies et la défense Nationale. Contribution des colonies à l'approvisionnement de la Métropole et à la reprise du commerce. Crédit. Main-d'œuvre. Débouchés. Communications et Transports*. Paris. Augustin Challamel, éditeur. 1916.

G. ANGOUVANT. — *La Pacification de la Côte-d'Ivoire. Méthodes et résultats*. Paris. Emile Larose, libraire-éditeur. 1916.

Louis le BARBIER. — *La Côte-d'Ivoire. Agriculture. Commerce. Industrie. Questions économiques*. Paris. Emile Larose, libraire-éditeur, 1916.

G. FRANÇOIS. — *Notre colonie du Dahomey. Sa formation, son développement, son avenir*. Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1916.

- DU VIVIER DE STREEL. — *Du rôle de nos colonies dans l'après-guerre*. Paris. Librairie Challamel, éditeur. 1916.
- Docteur BELLET. — *L'alimentation de la France en blés. Ressources coloniales ou étrangères*. Paris, librairie Félix Alcan, éditeur, 1917.
- YVES HENRY et J. LEMMET. — *Irrigations et cultures irriguées en Afrique Tropicale*. Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1918.
- YVES HENRY. — *Matières premières africaines* (Tome 1^{er}). Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1918.
- G. FRANÇOIS. — *Les productions de l'Afrique Occidentale Française*. Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1918.
- G. FRANÇOIS. — *L'Afrique Occidentale Française et ses matières premières*. Melun, imprimerie Administrative. 1918.
- ALDIGE. — *Situation de l'élevage et disponibilité en viande de l'Afrique Occidentale Française*. Paris. E. Larose, libraire-éditeur.
- H. HUBERT. — *Etat actuel de nos connaissances sur la géologie de l'A. O. F.* Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1919.
- L. VIGNON. — *Un programme de politique coloniale*. Paris. Plon-Nourrit et C^{ie}, éditeurs. 1920.
- Congrès d'agriculture coloniale* (21,25 mai 1918). *Compte rendu des travaux publié sous la direction de M. J. CHAILLEY*, président du Congrès, par D. ZOLLA, secrétaire général du comité d'action agricole Coloniale.
- Tome I. — *Rapport général. Etudes financières et économiques. Etudes techniques. Irrigations. Table des matières*.
- Tome II. — *Section des oléagineux*.
- Tome III. — *Café. Cacao. Canne à sucre. Riz. Tabac. Thé. Caoutchouc. Coton. Soies*.
- Tome IV. — *Agriculture indigène. Elevage. Hygiène. Forêts. Pêcheries*. Paris. Augustin Challamel, éditeur. 1920.
- MISSION BELINE (1919-1920). — *Les irrigations du Niger (Etudes et projets, culture du cotonnier)*. Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1920.
- Les Bois de la Côte-d'Ivoire au point de vue administratif et commercial* (brochure de l'agence économique de l'Afrique Occidentale, à Paris). Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1920.

La Côte-d'Ivoire, en 1920 (brochure publiée par le Gouvernement de la Côte-d'Ivoire, en dépôt à l'agence économique du Gouvernement de l'Afrique Occidentale Française, à Paris). Paris. E. Larose, libraire-éditeur. 1920.

E. ANTONELLI. — *L'Afrique et la Paix de Versailles*. Paris. B. Grasset, éditeur 1921.

L'importation en France et dans nos colonies de l'Afrique du Nord des bois de la Côte-d'Ivoire (situation actuelle du marché des bois de la colonie, développement des exploitations). Brochure publiée et éditée par l'agence économique du Gouvernement Général de l'A. O. F., à Paris, mai 1921.

Semaine du commerce extérieur. Rapport de la deuxième commission. Paris. Association Nationale d'expansion économique. 1921.

Chambre de commerce de Lyon (séance du 23 juin 1921). *L'opportunité du développement de la culture cotonnière au Soudan Français*. (Rapport de M. TERRAIL). Lyon, imprimerie Rey. 1921.

Projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises, présenté par M. SARRAUT, ministre des colonies, à la séance du 12 avril 1921. Documents parlementaires. Annexe n° 2449. Paris. Imprimerie du Journal Officiel. 1921.

Projet de loi présenté à la Chambre des Députés portant fixation du budget général de l'exercice 1922. Paris. Imprimerie Nationale. 1921.

Je tiens également à citer les articles suivants parus au cours des années 1914 à 1918. Tous intéressent soit notre politique coloniale ; quelques-uns plus spécialement l'Afrique Occidentale Française.

PAYEN. — *Les possessions Françaises d'outre-mer et la guerre. L'Afrique Occidentale Française*. L'Economiste Français, 16 octobre 1915.

SECHE. — *Les noirs. Le loyalisme des Sénégalais*. Opinion, 2 octobre 1915.

JUMELLE H. — *L'avenir de nos colonies*. La Nature, 27 mai 1916.

DYBOWSKI J. — *Nos colonies et la guerre*. La Science et la Vie, mars 1916.

- BRENIER. — *Nos grandes colonies et la guerre*. Revue des Sciences Politiques et Economiques, 1^{er} semestre 1916, page 145.
- BARBIZET. — *Nos grandes colonies et la guerre*. Revue des Sciences Politiques et Economiques, 1^{er} semestre 1916, page 171.
- JUMELLE H. — *L'organisation scientifique de notre œuvre économique dans nos colonies et dans la Métropole*. Revue Générale des Sciences, 30 avril 1916.
- REGELSPERGER. — *L'œuvre du Gouverneur Général W. Ponty*. Revue Politique et Parlementaire, 10 mars 1916.
- BIARD D'AUNET. — *Après la guerre. La réorganisation de notre système colonial*. Le Correspondant, 10 janvier 1916.
- DECUGIS. — *Projet d'entente douanière. Réponses de H. C. Rolin et C. Dide*. La Paix par le Droit, 10 mai 1916.
- REGELSPERGER. — *Les colonies Françaises après deux ans de guerre*. Revue Politique et Parlementaire, 10 janvier 1917.
- LORIN A. — *Ce que les colonies ont fait pour la France*. Revue des Deux Mondes. 1^{er} mai 1917.
- STIENON Ch. — *Mieux vaut conquérants que colonisateurs*. Grande Revue, décembre 1917.
- DUHAMEL. — *Le problème colonial et l'après-guerre*. Revue des Sciences Politiques et Economiques, décembre 1917.
- CHUDEAU. — *L'Afrique Occidentale Française. Son état actuel. Son avenir*. Revue Scientifique, 10-17 mars 1917.
- RONDET-SAINT. — *Les forces de la France*. Revue Hebdomadaire, 21 juillet 1917.
- CHUDEAU. — *Le rôle économique de nos colonies après la guerre*. Revue Scientifique, 14-22 juin 1918.
- RONDET-SAINT. — *Les colonies Françaises et l'industrie Touristique Internationale*. Renaissance du Tourisme, mars 1918.
- BERANGER. — *Nos colonies et la guerre*. Renaissance, 1^{er} mai 1915.
- BESSON. — *Nos colonies et la guerre*. Revue Hebdomadaire, 16 octobre 1915.

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION.	
De l'utilité et de l'importance du commerce local et du commerce extérieur en Afrique Occidentale Française	5
PREMIERE PARTIE.	
<i>Des éléments du commerce en A. O. F.</i>	23
CHAPITRE I. — <i>Des éléments du commerce local</i>	23
§ 1. — Les céréales, légumineuses, tubercules, racines	23
§ 2. — Les produits industriels	27
CHAPITRE II. — <i>Des éléments du commerce extérieur</i>	35
§ 1. — Les importations en A. O. F., leur nature, leur importance, leur provenance	35
§ 2. — Les exportations en A. O. F. ; a) matières alimentaires (arachides, huile de palme, produits du cocotier, du karité, le cacao)	51
b) Produits industriels (les bois, produits du rônier, du kapokier, du gonakié, la gomme, le coton)....	73
c) La pêche et l'élevage	102
d) Les produits miniers	114
DEUXIEME PARTIE.	
<i>Organisation du commerce en A. O. F.</i>	119
CHAPITRE I. — <i>Du fonctionnement du commerce local</i>	119
§ 1. — Mécanisme du commerce local	119
§ 2. — Améliorations à apporter au commerce local..	128
CHAPITRE II. — <i>Du fonctionnement du commerce extérieur</i>	131

TROISIEME PARTIE.

<i>Outillage du commerce en A. O. F.</i>	137
CHAPITRE I. — <i>De l'outillage du commerce local</i>	137
CHAPITRE II. — <i>De l'outillage du commerce extérieur</i>	143
§ 1. — Les voies fluviales.....	143
§ 2. — Les transports automobiles	147
§ 3. — Les voies ferrées	148
§ 4. — Les ports	157
La flotte commerciale	166
CONCLUSION	175
